

KUUROKIN PELASTUU UPPOAVASTA LAIVASTA

Turvallisuustietoa risteilymatkustajille suomalaisella viittomakielellä

Dorotea Kulo

Opinnäytetyö, kevät 2018

Diakonia-ammattikorkeakoulu

Viittomakielen ja tulkkauksen koulutus

Tulkki (AMK)

TIIVISTELMÄ

Kulo, Dorotea. Kuurokin pelastuu uppoavasta laivasta. Turvallisuustietoa risteilymatkustajalle suomalaisella viittomakielellä. Kevät 2018, 60 sivua, 5 liitettä.

Diakonia-ammattikorkeakoulu, Viittomakielen ja tulkkauksen koulutus, Tulkki (AMK).

Tämän toiminnallisen ja kehittämispainotteisen opinnäytetyön tavoitteena oli saada risteilyalusten turvallisuustietoa myös viittomakielisten matkustajien tietoon ja käyttöön sekä luoda risteilymatkustamisesta esteettömämpää ja saavutettavampaa. Ja palvella myös eri varustamoita, jotka voivat jatkojalostaa sen omiin laivoihinsa sopivaksi.

Opinnäytetyö koostuu kahdesta eri osiosta, kirjallisesta ja toiminnallisesta osiosta. Kirjallisessa osiossa käsitellään tietoperustaa aiheen taustalla olevasta meriturvallisuudesta, lainsäädännöstä, esteettömyydestä, saavutettavuudesta sekä suomalaisesta viittomakielestä ja sen käyttäjistä kirjallisuuden pohjalta. Lisäksi kirjallisessa osuudessa kuvataan videoprojektin toteutumista. Toiminnallisena osana eli produktiona on video risteilyalusten turvallisuusasioista suomalaisella viittomakielellä. Video rakennettiin risteilijöiden kymmenen tärkeimmän turvallisuusasian ympärille. Kuvaus suoritettiin autenttiossa ympäristössä, jotta videon nähtyään, on helpompi toimia oikein tositilanteessa. Sen kohderyhmänä ovat kaikki suomalaista viittomakieltä käyttävät asiakkaat sekä Suomen lipun alla risteilevät eri varustamoiden alukset.

Valmis viittomakielinen video julkaistiin YouTube-sivustolla, josta sen löytää halutessaan kuka vain hakusanalla turvallisuustietoa viittomakielellä. Suora internetlinkki videoon on tämän työn lopussa liitteenä.

Ohjaajien lisäksi palautetta saatiin asiakkailta, jotka kokivat videon olevan hyödyllinen ja tarpeellinen, vastaavaa tietoa ei ole ollut viittomakielisenä saatavilla. Asiakkaita ei häirinnyt vaikka kielellisesti se ei ole natiiviviittojan tasoinen. Video noudattelee pääosin hyvän viittomakielisen verkkotekstin vaatimuksia.

Asiasanat: Esteettömyys, meriturvallisuus, saavutettavuus, turvallisuus, viittomakieli

ABSTRACT

Kulo, Dorotea

The deaf can be saved from the sinking ship. Safety information for the cruise passengers in Finnish Sign Language. 60 pages, 5 appendices. Language: Finnish. Spring 2018.

Diaconia University of Applied Sciences. Bachelor's Degree Programme in Humanities, Sign Language and interpreting. Interpreter.

Purpose of this functional and developing oriented thesis was to create safety information for the sign language passengers, for their knowledge and use to create unobstructed and accessible cruise. For helping different shipping companies who can further process the thesis to serve their purposes.

Thesis consists of two parts written and functional. On the written part which constitutes the knowledge over sea safety, legislation, competence, accessibility and Finnish sign language and its users, based on literature. Along with the written part it also represents actualization of the video project. In the functional part also known as production there is a video over safety knowledge in Finnish sign language. The video was created over the ten most important safety issues for the passengers. Filming was conducted in authentic surroundings hoping that after watching the video it would be easier to act in real situation. The target group is focused to the Finnish sign language community and shipping companies under the Finnish flag.

Completed video was posted on YouTube where anyone who seeks with entry safety information in sign language can access to it. You can find the hyperlink as an attachment.

Additionally, feedback was given by instructors as well as the customers who experienced video being useful and necessary for there was no information in sign language available. Consumers were not disturbed by the fact that signing was not as equivalent as native signers. Video follows mainly the demand of good sign language internet text.

Keywords: accessibility, safety, safety at sea, sign language, unobstructed

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	6
2 OPINNÄYTETYÖN LÄHTÖKOHDAT	8
2.1 Yhdenvertaisuus.....	9
2.2 Kielellinen tasa-arvoisuus	11
2.3 Esteettömyys ja saavutettavuus.....	12
2.4 Mutual Trust -projekti	14
2.3 Tallink Silja.....	15
3 MERITURVALLISUUS MATKUSTAJA-ALUKSILLA	17
3.1 Vammaisten oikeudet merellä.....	18
3.2 Itämeren risteilyalusten turvallisuus	19
4 SUOMALAINEN VIITTOMAKIELI	22
4.1 Suomalaiset viittomakielen käyttäjät	22
4.2 Suomalaisen viittomakielen peruspiirteet	23
4.3 Suomalaisen viittomakielen lauserakenne	27
4.4 Rekisterit suomalaisessa viittomakielessä.....	27
4.5 Tilankäyttö suomalaisessa viittomakielessä.....	28
5 TULKKAUS JA KÄÄNTÄMINEN.....	29
5.1 Tulkkaus.....	29
5.2 Kääntäminen	30
5.3 Yleisimmät suomalaisen viittomakielen käännösmallit.....	31
6 TEKSTISTÄ VIDEOKSI	33
6.1 Viittomakielisen verkkotekstin määritelmä	33
6.2 Videon asiasisältö ja rajausta	34
6.3 Viittomavalintojen tekeminen.....	36

6.4 Kielelliset haasteet	37
6.5 Videon tekeminen	38
6.5.1 Videon teon esivalmistelut.....	38
6.5.2 Kuvauspäivä.....	39
6.5.3 Videon viimeistely	45
6.6 Valmis video	46
6.8 Työn vaikuttavuus.....	47
6.9 Ammatillisuuden kehittyminen.....	48
7 POHDINTA	49
LÄHTEET.....	51
LIITTEET	57
LIITE 1. Kuulutuksista koottu tiivistelmä	57
LIITE 2: Tärkeimmät turvallisuusasiat	58
LIITE 3: Glossit tärkeimpiin turvallisuusasioihin	59
LIITE 4. Videon kohtausluettelo.....	60
LIITE 5. Videotallenne turvallisuusasioiden käännöksestä	61

1 JOHDANTO

Suomen satamista lähtee vuosittain lähes kymmenen miljoonaa matkustajaa (Liikennevirasto 2017, 9) risteilemään, mutta he kaikki eivät ole tasa-arvoisessa asemassa. Viittomakieliset kuurot jäävät paitsi laivoilla tapahtuvista kuulutuksista, joissa kerrotaan muun muassa laivojen turvallisuudesta ja toiminnasta poikkeustilanteessa. Tähän asiaan haluan tehdä pienen muutoksen opinnäytetyölläni ja tuottaa suomalaisella viittomakielellä tehdyn videon, joka pitää sisällään kymmenen yleisintä turvallisuusasia laivamatkustajalle.

”Kaikki ihmiset ovat yhdenvertaisia.” Näin tiivistää Suomen vammaispoliittinen ohjelma VAMPO 2010–2015 oman mottonsa (Sosiaali- ja terveysministeriö 2010, 3). Miksi yhdenvertaisuus ei toteutuisi siis myös merellä, jossa turvallisuus on erityisen tärkeää, jos jotakin odottamatonta tapahtuu. Tällainen poikkeustilanne voi olla esimerkiksi sähkökatko, tulipalo, karille ajo tai jokin muu epänormaali tilanne. Silloin kaikkien tulisi tietää, miten näissä tilanteissa toimitaan. Jotta kuurot olisivat tasavertaisessa asemassa valtaväestön kanssa, tulee heidän tiedonsaantinsa turvata missä tahansa paikassa, yhtä lailla kuin kuulevienkin.

Aiheen tähän opinnäytetyöhön sain toimiessani Tallink Siljan m/s Baltic Princess -aluksella sairaanhoitajana. Toisinaan näin viittomakielisiä matkustajia risteilemässä ja turvallisuuskoulutuksissa jäin miettimään heidän tiedonsaantiaan yhdessä turvapärimiehen kanssa, koska mitään kirjoitettua tietoa laivalla tapahtuvista kuulutuksista tai toimintaohjeista ei ole olemassa. (LIITE 1. Kuulutuksista koottu tiivistelmä.) Tämän seurauksena kyselin Facebookin Viittomakieliset palvelut -ryhmässä tarvetta tulevalle opinnäytetyölleni. Tähän vastasi yhteensä kuusi ihmistä, jotka näkivät työn erittäin tarpeelliseksi ja olivat siitä kiinnostuneita. Lisäksi 18 ihmistä piti ajatuksestani tuottaa viitottu video laivan turvallisuusasioista.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tuottaa laivojen turvallisuustiedot, viitottuun muotoon suomalaiselle viittomakielelle. Näihin turvallisuustietoihin kuuro voi tutustua YouTubeista löytyvän videon avulla. Näin parannetaan laivaturvallisuutta mahdollisen hätätilanteen sattuessa ja lisätään kuurojen matkustusmukavuutta ja -turvallisuutta.

Mutual Trustin projektikoordinaattori pohti yleisönosastokirjoituksessaan, miten käy kuuron matkustajan, jos matkustajalaiva joudutaan evakuoimaan eikä hänellä ole tietoa, miten toimia (Saarinen 2017, 24). Tämän kirjoituksen ja aiempien pohdintojeni perusteella päätin muuttaa hieman lopullista opinnäytetyötäni ja tehdä video, joka palvelee yleisesti laivan turvallisuusasioissa laivavarustamoita ja kuuroja matkustajia. Ja edistää viittomakieltä äidinkielenään käyttävien matkustajien matkustusturvallisuutta meriliikenteessä.

2 OPINNÄYTETYÖN LÄHTÖKOHDAT

Kuurojen tasa-arvoista meriturvallisuustietoutta ei suoranaisesti ole tutkittu, mutta matkustaja-alusten turvallisuutta ylipäänsä on tutkittu Kymenlaakson Ammattikorkeakoulun merenkulun kapteenilinjalla muutamien eri teemojen ympärillä. Vuonna 2012 Ville Ollikainen on omassa opinnäytetyössään tutkinut matkustajien kokemuksia laivaturvallisuudesta. Hän kertoo työssään, ettei matkustajien laivaturvallisuutta ole Suomessa tutkittu muuta kuin onnettomuustutkintojen osana ja nekin yleensä vain komentosillan osalta. Yksittäisen matkustajan näkökulmasta tämä Ollikaisen työ oli ensimmäinen ja se toteutettiin kyselytutkimuksena, jossa oli varsin pieni otanta, 176 vastausta. Tuloksina olivat, että lähes 90 % matkustajista pitää matkustaja-aluksia turvallisina, mutta siitä huolimatta 86 % vastaajista oli sitä mieltä, että turvallisuusopastusta matkustaja-aluksilla tulisi lisätä. Nico Judén ja Nina Yli-Karro puolestaan ovat vuonna 2012 valmistuneessa opinnäytetyössään tutkineet matkustaja-alusten turvallisuusperehdytysvideon kehittämistä ja käytön tehostamista. He ovat tehneet kartoittavan kyselytutkimuksen, otanta 179. Kyselyn seurauksena he saivat vastauksia siitä, että laivalla kuultavien hälytysmerkkien merkitykset eivät ole selviä matkustajille. 78 % vastaajista ei tiennyt mitä hälytysmerkit tarkoittavat. Lähes yhtä moni, 77 %, ei tiennyt kokoontumisaseman sijaintia tai pelastusaseman numeroa. 82 % kyselyyn vastanneiden mielestä turvallisuusasioita voisi parantaa esittämällä perehdytysvideon hätätilannetoiminnasta. Mikäli näin moni kuulevista matkustajista kokee videon olevan tärkeä ja tarpeellinen, niin varmasti prosentuaalisesti yhtä moni, jollei useampikin kuuro kokisi hyväksi ja myönteiseksi videon. Sillä he saisivat visuaalisesti paljon lisää tietoa laivan turvallisuudesta, kun näkisivät miten hätätilanteessa tulisi toimia.

Lähinnä kuurojen tasa-arvoista meriturvallisuustietoutta on Diakonia-ammattikorkeakoulussa vuonna 2004 Leena Rauhamäen tekemä opinnäytetyö, jonka aiheena on Finnairin matkustamoturvaohjeen käännös kansainväliselle viittomiselle. Hän on tehnyt lisäksi kyselytutkimuksen kuuroille asiakkaille, joista puolet olisi halunnut nähdä viitotut turvaohjeet koneessa. Myös kuurot vastaajat olivat esittäneet parannusehdotuksia siitä, miten voisi parantaa kuurojen asiakkaiden palveluita. Toiveina oli lentoemäntien tai stueritien viittomakielen taito, kirjoitetut tiedotukset esim. koneen

myöhästymisestä tai vioista. Nyt, 14 vuotta myöhemmin Finnair on julkaissut A330- ja A350-koneiden viihdejärjestelmissä palvelutiedotteet kansainvälisellä viittomisella (Finnair. Facebook 19.2.2018).

Aihettani sivuaa myös vuonna 2003 valmistunut Mari Lindholmin opinnäytetyö Kuurot matkailuyritysten asiakkaina. Lindholmin opinnäytetyö oli kyselytutkimus kuuroille asiakkaille sekä matkailuyrityksille. Kuurojen esiin nostamia kehitysideoita oli antaa matkailuyritysten työntekijöille valistusta kuuron asiakkaan kohtaamisesta. Viittomakielen hallinnasta maksettaisiin työntekijälle kielilisää. Internetin käytön tehostamista kuuroja asiakkaita palvelevammaksi, Lisäksi kirjoitettu tieto lisäisi kuurojen tietoa ohjelmasta ja tapahtumista. Kuurot toivoivat myös etätulkkausmahdollisuuksien käyttöä.

2.1 Yhdenvertaisuus

Suomen vammaispoliittinen ohjelma VAMPO 2010–2015 ajaa perustuslain mukaista liikkumisvapautta myös vammaisille. Se haluaa varmistaa vammaisten vesiliikennepalveluita koskevien oikeuksien ja avunsaannin toimivuuden EU:n komission ehdotuksen matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä, YK:n yleissopimuksen artiklojen 18, 19, 29 sekä Perustuslain 6 § ja 9 § mukaisesti. VAMPO:n tavoitteissa pyritään kehittämään kaikkien liikennevälineiden esteettömyyttä ja monimuotoisuutta saavutettavuuden varmistamiseksi muun muassa kuulutusten, näyttötaulujen ja reittiopasteiden osalta (Sosiaali- ja terveysministeriö 2010, 68, 73, 76). VAMPO:n tilannekatsauksessa vuodelta 2014 kerrotaan tilanteen olevan saavutettavuuden osalta jo edistymässä asetusten mukaisella tavalla. Vesiliikennepalveluita koskevien oikeuksien osalta täytäntöönpanon valmistelu on aloitettu, mutta tarvittavia muutoksia ei ole vielä tehty. (Sjöblom 2014, 45; 47.) Edellä kuvattujen, kuulutusten, näyttötaulujen ja reittiopasteiden esteettömyyden kehittäminen lisää liikkumisvapautta. Näihin peilaten opinnäytetyön tuotos, viittomakielinen video, tulee edistämään kuurojen oikeuksia, esteettömyyttä sekä saavutettavuuden parantaminen vesiliikenteessä.

Suomi on hyväksynyt YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan yleissopimuksen maaliskuussa 2015 (Ihmisoikeuskeskus 2015), mutta sosiaali- ja terveysministeriö ei pystynyt vahvistamaan yleissopimusta ennen kuin tarvittavat muutokset kehitysvam-

malakiin oli tehty. Mutta koska yleissopimus koskee myös muita kuin kehitysvammaisia, olisi erityishuollon asiantuntijoiden mielestä hyvä viedä lainsäädännön kokonaisuudesta pikaisesti eteenpäin. Nämä tarvittavat muutokset kehitysvammalakiin tulivat voimaan 10.6.2016. (L 519/1977.)

Vuonna 2008 Perussuomalaisten kansanedustaja Pentti Oinonen on tehnyt kirjallisen kysymyksen Liikenne- ja viestintäministeriölle kuulovammaisten ja kuurojen huomioimisesta matkustaja-alusliikenteessä. Hän pohjaa kysymyksensä vuosina 2003–2006 tehtyyn Esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelmahan, Elsaan. Vastauksessaan liikenneministeri Anu Vehviläinen kertoo, että alusturvallisuuslain uudistuksen yhteydessä näitä asioita tullaan käsittelemään ja tästä laista esitys on tarkoitus ollut antaa vuoden 2009 aikana eduskunnalle käsittelyyn. Laissa on ollut tarkoitus esittää konkreettisia ehdotuksia, siitä miten aistivammainen liikkumista helpotettaisiin. (Oinonen, 2008.) Näitä muutoksia ei kuitenkaan ole vielä elokuuhun 2017 mennessä tuotu alusturvallisuuslakiin § 1686/2009, vaikka lakia on muutettu yhteensä kuusi kertaa, viimeksi kesäkuussa 2017.

Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet 14.4.2013 direktiivin 2003/24/EY matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY muuttamisesta. Tässä muutosdirektiivissä on lisätty alkuperäiseen direktiivin 2. artiklaan alakohta w) ”liikuntarajoitteisilla henkilöillä kaikkia henkilöitä, joilla on erityisiä vaikeuksia käyttää julkista liikennettä, mukaan lukien vanhukset, vammaiset, aistivammaiset ja pyörätuolin käyttäjät, raskaana olevat naiset ja pienten lasten kanssa kulkevat henkilöt.” Tämän lisäksi tähän direktiiviin on lisätty kolmas liite koskien liikuntarajoitteisiin henkilöihin liittyviä matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten turvallisuusvaatimuksia koskevat suuntaviivat. Tässä opinnäytetyöhöni liittyviä kohtia ovat mm. 3. kohta Välineet viestien välittämistä varten Tämän kohdan mukaan liikenteenharjoittajan on huolehdittava, että aluksella on välineet, joiden avulla voidaan visuaalisesti tai sanallisesti välittää ilmoituksia mm. myöhästymisistä, aikataulun muutoksista ja aluksella tarjolla olevista palveluista henkilöille, jotka ovat eri tavoin liikuntarajoitteisia. Kohdassa 4 Hälytykset kehoitetaan suunnittelemaan hälytysjärjestelmät ja -napit niin, että kaikki liikuntaesteiset, aistivammaiset ja oppimisvaikeuksista kärsivät henkilöt pystyvät käyttämään järjestelmää ja hälytys saavuttaa heidät. (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/24/EY)

2.2 Kielellinen tasa-arvoisuus

Oma kieli on jokaisen perusoikeus, jota kielellinen tasa-arvoisuus edistää. Kielilaissa (L 423/2003) määritellään kielet, suomi ja ruotsi, joita voi käyttää valtion tai kunnan viranomaistoimissa tai julkishallinnontehtäviä hoidettaessa. Kielilaissa on kohta, jossa määritellään, että jokainen saa päättää itse äidinkiелensä eli oman kielensä. Viranomaisen on selvitettävä, minkä kielen asiakas on määritellyt äidinkielekseen. (L 423/2003.) Viittomakielilaissa (L 359/2015) viranomaisia kehoitetaan edistämään toiminnassaan viittomakieltä käyttävän mahdollisuutta käyttää omaa kieltään ja saada tietoa sillä.

Suomen viittomakielten kielipoliittisessa ohjelmassa kuvataan, että yleensä palveluita koskevia tietoja on saatavilla suomeksi ja ruotsiksi, mutta harvoin viittomakieleksi, vaikka kuuroilla on oikeus saada tietoa omalla kielellään. Opetushallitus ylläpitää auktorisoitujen kääntäjien järjestelmää, mutta tähän eivät viittomakielen tulkit kuulu. Mikäli viittomakielet saataisiin tähän järjestelmään, olisi se iso askel viittomakielen käännös-palvelujen laadun takaamisessa sekä valvonnassa. (Kuurojen Liitto 2010, 50.)

Kielipoliittisessa ohjelmassa annetaan erilaisia suosituksia, miten asioita voitaisiin tehdä toisin, jotta viittomakieliset olisivat lähempänä valtaväestöä tiedonsaannin kannalta. Mahdollisuus asioida viittomakielellä –kohdassa on kuvattu muun muassa seuraavia asioita, joiden avulla parannettaisiin mahdollisuuksia saada palvelua viittomakielellä. Suositus 20: ”Suomalaisen ja suomenruotsalaisen viittomakielen käyttöä viranomaisten ja julkisten palvelujen tarjoajien viestinnässä lisättävä. Näin viittomakielen asema tiedonsaannin kielenä vahvistuu.” Videoni avulla julkisten palvelujen tarjoajien mahdollisuus tarjota tietoa viittomakielellä vahvistuu. Suositus 22: ”Palveluista on tiedotettava viittomakielellä – viittomakielisillä ohjeilla ja oppailla voidaan ehkäistä syrjäytymistä ja edistää viittomakielisten hyvinvointia ja toimintakykyä.” Näin viittomakieliset voivat käyttää turvallisemmin meriliikennettä. (Kuurojen Liitto 2010, 53.)

Laivoilla matkustajia informoidaan turvallisuudesta hyteissä olevissa turvallisuustaulussa, laivan sisäisessä TV:ssä sekä lähdön yhteydessä annettavalla turvallisuustiedotekuluksella. Nämä kuulutukset kuuluvat laivan hotellipäällikön vastualueeseen ja niiden toteutuksesta vastaavat informaatiopisteen henkilökunta eli purserit. Suurin osa vakiokuulutuksista on nauhoitettu suomen, ruotsin sekä englannin kielillä ja ne toistetaan

nauhalta ennalta sovittuna ajankohtana. Mikäli laitteistoon tulee jokin vika, voidaan kuulutukset lukea teksteistä eli manuaaleista. Lisäksi on kuulutuksia, joita ei ole nauhoitettu valmiiksi, mutta ne ovat valmiina manuaalissa, josta purserit ne lukevat. (Annette Lindgren, henkilökohtainen tiedonanto 8.2016.)

Edellä mainittuja turvallisuustiedotteita ei ole matkustajilla saatavilla kirjoitettuina tai viitottuina, jolloin viittomakieliset pystyisivät vastaanottamaan ne. Viittomakielisten kuurojen suomen kielen taito ei välttämättä riitä ymmärtämään nopeasti ohipyörivää tekstiä sisältävää tiedotetta turvallisuudesta. Video on katsottavissa laivan TV:stä, mikäli sen sieltä osaa hakea. Tämä luo selkeän riskin mahdollisessa hätätilanteessa, jos laivalla tapahtuisi jotakin ennakoimatonta ja laiva tulisi evakuoida. Tällöin kuurolla matkustajalla ei ole tietoa, miten tulisi toimia, koska hän ei ole saanut asianmukaista ohjeistusta. Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tuottaa laivojen turvallisuustiedot, viitottuun muotoon suomalaiselle viittomakielelle. Näihin turvallisuustietoihin kuuro voi tutustua YouTubeista löytyvän videon avulla. Näin parannetaan laivaturvallisuutta mahdollisen hätätilanteen sattuessa ja lisätään kuurojen matkustusmukavuutta ja -turvallisuutta.

2.3 Esteettömyys ja saavutettavuus

Kuurojen Liiton tulkkauspalveluiden ja saavutettavuuden erityisasiantuntija Marika Rönberg on blogissaan (2014) todennut seuraavaa: ”Mitä se saavutettavuus sitten tarkoittaa? Se tarkoittaa, että saa tehdä asiat yhtä luontevasti kuin toisetkin, ilman esteitä, ilman rajoituksia, ilman riippuvuutta muiden avusta. Niin, meillä on aika paljon vielä tekemistä, että saamme tämän aikaan.” (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014, 25).

Jos halutaan mahdollistaa kaikkien ihmisten toimiminen ja osallistuminen tasavertaisesti, puhutaan termeistä esteettömyys ja saavutettavuus. Termivalintaan vaikuttaa asiayhteys, sillä vain yhtä oikeaa termiä ei ole. Esteettömyys tarkoittaa ympäristöjen esteettömyyttä, palvelujen, kulttuurin jne. saavutettavuutta sekä tuotteiden ja rakennusten käytettävyyttä. Saavutettavuudella tarkoitetaan kohteen helppoa lähestyttävyyttä, viestinnän ja tiedon helppoa löydettävyyttä sekä ymmärrettävyyttä. (Pesola 2009, 1–2.)

Esteettömyydestä on hyötyä kaikille, ei vain sitä tarvitseville tai siitä hyötyville. Esteettömyydessä on kyse ihmisoikeuksista, jotta jokaisella olisi samat mahdollisuudet asua, opiskella, tehdä työtä, harrastaa ja matkustaa. Esteettömyyden tarve kasvaa, kun elinikä nousee ja käytetään enemmän rollaattoreita ja muita apuvälineitä. Lisäksi nyky-yhteiskunta pyörii pyörien päällä hyvin paljon, jolloin esimerkiksi pyörätuoliliuskasta on hyötyä myös muuttomiehille, olutkärryn kuljettajalle ja niin edelleen eikä vain pyörätuolissa istuvalle. Mikäli tuotteet ovat esteettömiä, ympäristö turvallista, tieto saavutettavaa ja opasteet selkeät, auttaa se jokaista käyttäjää liikkumaan ja toimimaan helpommin. (Karinharju & Tupala 2014, 8; Pesola 2009, 10–13.)

Fyysinen esteettömyys on parhaiten tunnettu ja tiedostettu esteettömyyden osa-alue. Esteettömyys kattaa kuitenkin myös sosiaalisen esteettömyyden, tiedonsaannin esteettömyyden, tuotteiden ja palveluiden käytettävyyden sekä hinnoittelun esteettömyyden (Karinharju & Tupala 2014, 8).

”Jokaisella yhteiskunnan jäsenellä on oikeus tarpeelliseen tietoon omalla kommunikointikeinollaan.” toteaa Kehitysvammaliitto verkkosivujensa saavutettavuus –kohdassa. Saavutettavuuden osa-alueista yksi on tiedon saavutettavuus, josta voidaan käyttää myös käsitettä kognitiivinen saavutettavuus. Näin tieto saadaan saavutettavaksi, sen ymmärtämistä on helpotettava ja muutettava sisältöä niin, että se on riittävän selkeää, jolloin se saavuttaa kaikki ihmiset. Selkokielen käyttäminen kuvilla tuettuna helpottaa sisällön ymmärtämistä, silloin, kun selkeä yleiskieli ei riitä. (Kehitysvammaliitto. Kehitysvammaisuus. Saavutettavuus.)

Yhdenvertaisuutta voidaan edistää saavutettavuudella silloin kun erilaisten yleisöjen tarpeet huomioidaan ja tuotteet tai palvelut tehdään helposti lähestyttäviksi kaikenlaisille ihmisille. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011, 9). Samassa julkaisussa Kohti esteettöntä tietoyhteiskuntaa Liikenne- ja viestintäministeriö (2011, 32–33) esittää haasteita esteettömyyden edistämiseen, sillä esteettömyyden edistäminen on suhteellisen hajanallaan. Millään taholla ei ole koordinoituvastuuta tiedottamisessa ja valvonnassa ja Suomessa on turvauduttu pitkän aikaa hyvään tahtoon eikä näillä hyvän tahdon toimenpiteillä ole pystytty parantamaan esteettömyyttä. Esteettömiä ratkaisuja on pidetty usein taakkana ja lisäkustannuksena, koska ei ole ollut mitään selkeää lakia, asetusta tai direktiiviä, joka olisi tätä vaatinut. Nykypäivänä kuitenkin tiedostetaan sekä esteettömyyden

että saavutettavuuden tärkeys ja niiden kehittämisellä on merkittävä rooli tulevaisuuden syrjäytymisen ehkäisyssä.

2.4 Mutual Trust -projekti

Mutual Turst -projekti on Finlands Svenska Handikappförbundin hallinnoima ja Veikkauksen rahoittama kolmivuotinen projekti, joka toteutuu kahdella maamme pääkielistä, suomella ja ruotsilla. Se on käynnistynyt alkuvuodesta 2016 ja sen vetäjänä on palkattu projektikoordinaattori. Sen tavoitteena on kartoittaa varustamoiden valmiuksia pelastaa vammaisia henkilöitä, saada vammaisille paremmat valmistautumismahdollisuudet erilaisiin hätätilanteisiin, etsiä avoimesti ja ennakkoluulottomasti uusia ratkaisuja niin käytäntöihin kuin tekniikkaankin sekä harjoitusten ja opetusmateriaalin kautta antaa tietoa, ymmärrystä ja luottamusta vammaisten, pelastusviranomaisten sekä liikennöitsijöiden välillä. Näistä käytännöistä ja materiaaleista on tarkoitus tehdä viittomakielelle tiivistetty paketti. (Mutual Trust. Projekti)

Projektissa mukana ovat viranomaisista Rajavartiolaitos, Hätäkeskuslaitos, Helsingin pelastuslaitos, Meripelastusseura, Meriturva sekä SPEK (Suomen Pelastusalan keskusjärjestö). Liikennöitsijöistä Viking Line, Tallink Silja, Eckerö Line sekä NorsöLine ovat lähteneet mukaan projektiin. Vammaisjärjestöistä mukana ovat Aivovammaliitto, Selkäydinvammaiset Akson ry, Epilepsialiitto, Invalidiliitto avustajakoirat, Axxell Brusaby, Kuurojen liitto, Kuuloliitto, Kehitysvammaliitto, Näkövammaisten liitto, Uudenmaan CP-yhdistys, FDUV (Förbundet de utvecklingsstördas väl), Psykosociala förbundet, Finlands Svenska Handikappförbund sekä Hilma - vammaisten maahanmuuttajien tukikeskus. (MutualTrust. Yhteistyössä)

Mutual Trust on järjestänyt erilaisia harjoituksia yhdessä eri viranomaisten ja liikennöitsijöiden sekä vammaisjärjestöjen kanssa. Ensimmäinen harjoitus oli 19.1.2017 järjestetty Pelastuspäivä ja se järjestettiin yhteistyössä Helsingin pelastuslaitoksen kanssa. Tässä harjoituksessa palomiehet harjoittelivat vammaisten ihmisten evakuointia erilaisista tiloista. ”Vammaiset ja varustamot”- harjoituspäiviä on järjestetty kaksi kertaa ja ne ovat olleet saman sisältöisiä ja niissä on ollut mukana laivavarustamoiden edustajia.

Näissä harjoituspäivissä on harjoiteltu eri vammaisryhmien evakuointia laivasta sekä erilaisten apuvälineiden käyttöä. Ensimmäinen järjestettiin Lohjalla, Meriturvassa 26.4.2017. (Mutual Trust. Ajankohtaista.) Siellä viittomakielisiä asiakkaita edusti espoolainen Liisa Syväsalmi (Yle Areena. Yle Uutiset viittomakielellä. Vammaisten pelastamista merellä harjoiteltiin ensimmäistä kertaa 2017). Toinen harjoituspäivä järjestettiin Lohjan Meriturvassa 18.5.2017, siellä ei ollut kuuroja viittomakielisiä, mutta kaksi Kuuloliiton jäsentä, molemmat huonokuuloisia. Helsingin edustalla, Suomenlinnassa, järjestettiin 6.6.2017 Vammaiset vesillä-vesibussionnettomuusharjoitus johon osallistuivat mm. Rajavartiolaitos, Meripelastuskeskus, Venepoliisi sekä Norsö Line. (Mutual Trust. Ajankohtaista.)

”Vammaiset ja varustamot”- harjoituspäivien yhteydessä pidetyssä asiakasryhmien palauttekeskustelun arvioinnissa tunnistettiin erilaisia kehittämisalueita, kuten kommunikointi. Palautteiden yhteydessä asiakasryhmät ovat todenneet, että kuulovammaisten kanssa kommunikointi on haastavaa ja yksinkertaisen viittomakielen osaaminen olisi työntekijän hyvä osata. Myös mahdollisuus käyttää yksinkertaisia ohjekortteja nousi esille tämän harjoituksen yhteydessä asiakasryhmiltä. Kynä ja paperi nostettiin esille, sillä ne ovat aina hyvä apuväline. Lisäksi vammaisjärjestöjen edustajat toivat esille katsekontaktin ylläpitämisen avustajan ja avustettavan välillä. (Mutual Trust. Viranomaisille. Raportit. Meriturva: Vammaisten ja varustamoiden pelastuspäivät 26.4 & 18.5.2017.)

Itse pääsin osallistumaan tarkkailijan roolissa Lohjan Meriturvassa järjestettyyn jälkimmäiseen harjoitukseen. Harjoituksen myötä konkretisoitui se, mitkä asiat olisivat ehdottoman hyvä ja tärkeä saada esille ja viittomakieliseen muotoon, jotta kuuro asiakas saisi mahdollisimman tasavertaisen tiedon laivan turvallisuudesta.

2.3 Tallink Silja

Esittelen tässä alaluvussa Tallink Siljan sekä m/s Baltic Princess aluksen, joka oli työn alussa yhteistyökumppanini ja jonka kautta sain paljon lisää tietoa laivan turvallisuusasioista ja materiaaleja joita hyödynsin tämän opinnäytetyön ensimmäisessä versiossani.

Siinä oli tarkoitus tuottaa kyseiselle alukselle kaksi erillistä viitottua tiedotusta. Myöskin lopullinen video kuvattiin Tallink Siljan m/s Silja Serenade aluksella.

Tallink Silja on AS Tallink Gruppin osa, mikä on yksi Itämeren suurimmista matkustaja- ja rahtiliikennevarustamoista. Se toimii Suomen lisäksi Ruotsissa, Virossa, Latviassa, Saksassa sekä Venäjällä. AS Tallink Group työllistää lähes 7000 ihmistä. AS Tallink Grupp kuljetti 9,5 miljoonaa matkustajaa sekä yli 328 000 rahtiyksikköä neljällätoista (14) aluksellaan ja sen liikevaihto oli n. 938 miljoonaa euroa. Turusta Tukholmaan varustamo risteilee Silja Line-brändin alla, kuten myös Helsingistä Tukholmaan, näillä aluksilla työskentelee noin 1000 henkeä. (Tallink Silja. Tietoa yrityksestä.)

Turun ja Tukholman välillä liikennöivä M/s Baltic Princess on Suomessa vuonna 2008 valmistunut yli 200 metriä pitkä matkustaja-alus, jonka enimmäisnopeus on 23 solmua. Sen matkustajakapasiteetti on 2800 ja hyttejä aluksella on 794, joissa vuodepaikkoja on 2484. Henkilökuntaa laivassa on vähimmillään 163 ja enimmillään jopa 250, riippuen laivan matkustajamäärästä. Baltic Princess palvelee vammaisia ja liikuntarajoitteisia matkustajia kolmella invahytillä, yhdellä yleisellä inva-WC:llä sekä viidellä hissillä. Ulkokansille pääsee liuskoja pitkin ja ovissa on ovenavauspainikkeet. (Tallink Silja. Baltic Princess.)

Helsingin ja Tukholman välillä liikennöivä m/s Silja Serenade on Turussa vuonna 1990 valmistunut yli 200 metriä pitkä matkustaja-alus ja sen huippunopeus on 21 solmua. Matkustajakapasiteettia Serenadella on 2852 ja hyttejä 395. Silja Serenade palvelee vammaisia ja liikuntarajoitteisia matkustajia kahdellatoista invahytillä, viidellä yleisellä inva-WC:llä sekä kahdellatoista hissillä. Ulkokansille pääsee liuskoja pitkin ja ovissa on ovenavauspainikkeet. (Tallink Silja. Silja Serenade.)

3 MERITURVALLISUUS MATKUSTAJA-ALUKSILLA

Merenkulun eri osa-alueiden turvallisuudesta käytetään termiä meriturvallisuus (englanniksi safety at sea), mikä ei ole aivan yksiselitteinen käsite ja sillä on erilaisia määritelmiä. Meriturvallisuus koostuu esimerkiksi alusten ulkoisesta ja sisäisestä turvallisuudesta tai alusturvallisuuden, väyläturvallisuuden, ympäristöturvallisuuden sekä meripelastuksen osa-alueista. (Merenkulkulaitos 2006, 6, 8.) Itämeren meriturvallisuusohjelma puolestaan jakaa turvallisuuden seuraavasti: onnettomuudet, ihmishenget, ympäristövaHINGOT sekä onnettomuuden ja ”läheltä piti”-tilanteiden analysointi ja niistä oppiminen (Tuomala 2010, 18).

Laivojen turvallisuusmääritykset ovat Kansainvälisen Merenkulkujärjestön, International Maritime Organizationin (IMO) määrittelemiä ohjeistuksia, muun muassa International Safety Management (ISM) ja International Ship Port Facility Security (ISPS). Nämä säännöt on lisätty kansainväliseen meriturvallisuutta säätelevään International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS-yleissopimukseen. Näiden ohjeiden noudattamista valvoo suomalaisilla aluksilla suomalaiset viranomaiset, pääasiassa Trafi. Turvallisuus laivoilla on rakentunut pitkällä aikavälillä. Se perustuu oikeaan organisaatioon laivassa, vahvistettuihin toimintatapoihin, korkeaan ammattitaitoon sekä jatkuvaan henkilökunnan harjoitteluun. (Trafi, Liikenteen turvallisuusvirasto. Turva-asiat ISPS ja ISM.)

Meriturvallisuutta koskeva yleissopimus (SOLAS) hyväksyttiin vuonna 1914, kaksi vuotta matkustaja-alus Titanicin onnettomuuden jälkeen. SOLAS koski aluksi vain matkustaja-aluksia ja sen kehittäminen jatkui vasta 1930-luvulla. Suurimmat kehitysharppaukset meriturvallisuudessa on otettu 1970-luvulta alkaen. SOLAS-yleissopimukseen on vasta vuonna 2002 liitetty ISPS -koodisto, joka kattaa satamien ja alusten turvallisuustason määrittämisen. ISPS luotiin vasta sen jälkeen, kun Yhdysvalloissa oli tapahtunut terrori-iskut 11.9.2001. Kansainvälinen meriturvallisuusjärjestelmä ei ole kattava, mutta sitä on kehitetty ja täydennetty alueellisesti ja kansallisesti. Tästä syystä meriturvallisuutta ei voida tarkastella irtonaisena osana vaan meriturvallisuutta on lähestyttävä kokonaisvaltaisesti. (Merenkulkulaitos 2006, 8-9.)

3.1 Vammaisten oikeudet merellä

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi määrittelee vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksia meri- ja sisävesiliikenteessä. ”Avunantopalvelun ja esteettömyyttä koskevien ehtojen avulla halutaan edistää erityisryhmien matkustamista meri- ja sisävesiliikenteessä.” Avunantopalvelut ovat tarkoitettu myös henkilöille, joilla on näkö- tai kuulovamma. (Trafi, Liikenteen turvallisuusvirasto. Vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeudet meri- ja sisävesiliikenteessä.) Trafin määritelmä pohjautuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen N:o 1177/2010 matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen N:o 2006/2004 muuttamisesta. Asetuksen N:o 1177/2010 21. kohdassa suositellaan tiedotuksien olevan kaikkien saavutettavissa olevassa muodossa, jotta vammaiset ja liikuntarajoitteiset matkustajat voivat käyttää niitä tehokkaasti. Matkustajille olennaiset tiedot olisi annettava vammaisille henkilöille soveltuvissa muodoissa siten, että he saavat saman tiedon kuin muut joko tekstinä, sokeainkirjoituksena, äänitallenteena, kuvatallenteena tai sähköisessä muodossa. Tämän asetuksen liitteen 3 kohdassa 3 sanotaan näin: ”Reittiä koskevien olennaisten tietojen antaminen soveltuvassa muodossa.” Liitteessä 4 ohjeistetaan varustamoita tarjoamaan työntekijöille koulutusta vammaisuuteen liittyvän tietoisuuden lisäämiseksi. Muun muassa aiheista ”tietoisuus matkustajista, joilla on fyysinen, sensorinen (kuulo- tai näkö-) tai näkymätön vamma taikka oppimisvaikeus ja asianmukainen suhtautuminen tällaisiin matkustajiin, mukaan luettuna se, kuinka tunnistaa sellaisten henkilöiden kyvyt, joiden liikkuvuus, suuntavaisto tai viestintä voi olla heikentynyt.” Lisäksi tietoisuutta lisäävää koulutusta tulisi antaa aiheesta ”Ihmissuhdetaidot ja kommunikointimenetelmät kuulovammaisten, näkövammaisten tai puhevammaisten ja oppimisvaikeuksista kärsivien henkilöiden kanssa.” (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/24/EY)

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisussa 33/2007, Matkustaja-alusliikenteen esteettömyys, on kuvattu vammaisjärjestöjen esiintuomia puutteita matkustaja-alusliikenteessä. Kuurojen ja kuulovammaisten järjestöjen edustajat ovat esittäneet huolensa siitä, että tiedotukset perustuvat kuulutuksiin, visuaalinen viestintä puuttuu lähes kokonaan ja näin ollen kuulovammaiset eivät saa tarpeellisia tietoja esim. aikataulumuutoksista tai maihin nousemisesta. Kuurot eivät myöskään käytä avustajia normaalielämässä, joten heistä tuntuu kohtuuttomalta vaatimus siitä, että heillä olisi avustaja mukana risteilyllä. Ongelmanratkaisuksi Kuurojen Liiton Jari Heiskanen, Kuulonhuol-

toliiton Eeva Härkönen ja Tiina Kivisaari ehdottavat kannettavia visuaalisen viestinnän laitteita, info-monitoreja, induktiosilmukkaa sekä avustajavaatimuksen kohtuullistamista. Lisäksi heillä on toiveena mahdollisuus saada hätäviestit tekstiviesteinä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007, 69.) Näiden tietojen pohjalta laivoilla tulisi olla esimerkiksi turvallisuudesta tai reitistä kertovat tiedot jokaisen matkustajan helposti ymmärrettävällä tavalla kuten selkokielellä. Lisäksi olisi hyvä, jos tiedot olisivat myös esimerkiksi suomalaisella ja ruotsalaisella viittomakielellä tai kansainvälisellä viittomisella tai jopa puhetta tukevilla ja korvaavilla menetelmillä.

3.2 Itämeren risteilyalusten turvallisuus

Itämerellä liikennöivien suurimpien varustamoiden, Eckerö Linen, Finnlinesin, Tallink Siljan sekä Viking Linen, verkkosivuilla voi etukäteen tutustua varustamoiden ja laivojen turvallisuusasioihin. Tallink Siljan sekä Viking Linen verkkosivuilta löytyvät myös yleisen hälytysäänimerkin ohjeet. Yleinen hälytysääni on seitsemän lyhyttä ja yksi pitkä äänimerkki, joka kertoo kuulevalle risteilijälle, että laivassa on jokin hätätilanne.

Eckerö Line kehottaa verkkosivuillaan matkustajia tutustumaan laivan turvaohjeisiin, jotka löytyvät hyteistä sekä laivan infosta. Heidän nettisivuillaan kerrotaan myöskin ohjeet autokannella toimimiseen matkan aikana. Tupakointi on sallittu vain ulkokansilla ja tulen sytyttäminen ja kynttilöiden käyttö laivassa on kielletty. (Eckerö Line. Hyvä tietää. Matkaehdot. Turvallisuus.)

Finnlinesin verkkosivuilta löytyy varustamoista vähiten tietoa turvallisuudesta. He kehottavat matkustajia noudattamaan alusten henkilökunnan turvallisuus- ja järjestysohjeita. Tupakointi ja sähkötupakan poltto on aluksilla sallittu vain erikseen merkityillä paikoilla. Hytit, hyttikäytävät sekä oleskelutilat ovat aluksilla savuttomia. (Finnlines. Hyvä tietää ennen matkaa ja laivalla. Turvallisuus.)

Tallink Siljan verkkosivustolla on erillinen osio turvallisuudesta laivalla ja autokansilla. Näillä sivuilla kerrotaan tarkkaan, miten tulee toimia erilaisissa tilanteissa. Hätätilanteessa käsketään seuraamaan kuulutuksia, joista saa tarkempia toimintaohjeita. Hätätilanteen tunnistaa seitsemästä lyhyestä ja yhdestä pitkästä äänimerkistä, jolloin siirrytään

kokoontumisasemalle. Oman kokoontumisaseman tiedot löytyvät hytin seinältä sekä matkalipusta. Laivoista löytyy enemmän pelastusveneitä ja/tai -lauttoja sekä pelastusliivejä, verraten siihen mikä on suurin matkustajamäärä laivassa. Tupakointi on kielletty laivan matkustajatiloissa sekä hyteissä ja sallittua erikseen merkityissä paikoissa. (Tallink Silja. Hyvä tietää. Laivalla. Turvallisuus.)

Viking Linen verkkosivustolla on niin ikään oma osionsa turvallisuudesta, joka kertoo hieman pintaa syvemmältä turvallisuusasioista laivoilla. Viking Linen laivoilla evakuoitiohjeet löytyvät jokaisen hytin ovesta ja reitti kokoontumisasemalle (KUVA 1. Kokoontumisaseman kyltti) on valaistu vihreillä kylteillä (KUVA 2 ja KUVA 3. Hätäpoistumistien kylttejä). Lisäksi käytävissä on itsevalaisevat teipit tai hätävalolistat. Hätälanteessa hissien käyttö on kiellettyä. Hälytysääni, seitsemän pitkää ja yksi lyhyt äänimerkki, annetaan kaikkialle laivaan. Laivoista löytyy enemmän pelastusliivejä ja paikkoja pelastusveneissä ja/tai -lautoissa, mikä on suurin sallittu matkustajamäärä. Myös Viking Line on rajannut tupakointia, mukaan lukien sähkö tupakointia. Laivoissa saa tupakoida ulkokansilla sekä erikseen merkityissä tupakointitiloissa. Viking Linen aluksilla on myös avotulen, esim. kynttilöiden polttaminen kielletty. Lisäksi Viking Line kieltää risteilymatkustajiltaan vedenkeitin, uppokuumentimet sekä muut ruuanvalmistusvälineet. (Viking Line. Konserni. Turvallisuus. Turvallisuus laivalla.)



KUVA 1. Kokoontumisaseman kyltti



KUVA 2. ja KUVA 3. Hätäpoistumistien kylttejä

Esimerkiksi kansainvälinen laivavarustamo Royal Caribbean Cruises LTD, joka risteilee kesäkaudella, toukokuusta lokakuuhun, myös Itämeren satamissa, muun muassa Helsinki, Tukholma, Tallinna, Kööpenhamina ja Pietari (Royal Caribbean. Kohteet. Pohjois-Eurooppa), järjestää aluksillaan muster drill -turvallisuusharjoituksen, joka on pakollinen kaikille risteilymatkustajille ja sen tavoitteena on perehdyttää laivan vieraat kokoontumispaikkoihin, joihin siirrytään hätätilanteen sattuessa. Harjoitus järjestetään aina aluksen lähtöpäivänä ja se järjestetään yleensä englannin kielellä, mutta tarpeen vaatiessa myös muilla kielillä (Royal Caribbean. Käytännön tietoa. Turvatoimet laival-la). Ruotsin risteilijöillä tätä muster drill -harjoitusta ei tarvitse järjestää, sillä matkustajat eivät ole laivassa sen ollessa merellä yli 24 tuntia, jolloin harjoitus tulisi järjestää (International Maritime Organization 2013, 2).

Itse olen osallistunut vastaavaan muster drill -turvallisuusharjoitukseen matkustajana, ollessani risteilemässä Karibian merellä Carnival Cruises varustamon Carnival Freedom aluksella vuonna 2012. Tässä harjoituksessa henkilökunta tarkasti hyttikäytävät ja ohjasi matkustajat evakuointiasemille, joissa oli englanninkielinen videodemonstraatio, kuinka hätätilanteessa tulisi toimia (KUVA 4. Turvallisuusharjoitus). Mielestäni tämä harjoitus oli selkeä ja tarpeellinen, jotta olisin osannut siirtyä tarpeen vaatiessa oikeaan kokoontumisasemaan ja osannut toimia siellä oikein tarvittaessa.



KUVA 4. Turvallisuusharjoitus (Tuomo Kämppi, 11.1.2018)

4 SUOMALAINEN VIITTOMAKIELI

Viittomakielet ovat syntyneet kuurojen tarpeesta kommunikoida keskenään ja niitä voidaan sanoa luonnollisiksi kieliksi (Malm & Östman 2000, 10). Viittomakielisten asema on turvattu perustuslaissa (L 965/1995) vuodesta 1995. Tuolloin hallitus on säätänyt 14 §:n 3 momenttiin, että viittomakieltä käyttävien ja vammaisuuden vuoksi tulkitsemis- ja käännösapua tarvitsevien oikeudet turvataan lailla. Nykymuotoinen perustuslaki (L 731/1999) astui voimaan 1.3.2000 ja siinä saman sisältöinen säädös on 17 §. (L 731/1999; Lappi 2000, 72.) Viittomakielilaki (L 359/2015) on asetettu 10.4.2015 ja tullut voimaan 1.5.2015 Lain tarkoituksena on edistää viittomakieltä käyttävien kielellisten oikeuksien toteutumista (L 359/2015).

4.1 Suomalaiset viittomakielen käyttäjät

Suomessa on 4000–5000 kuuroa tai huonokuuloista sekä 6000–9000 kuulevaa suomalaisen viittomakielen käyttäjää. Suomenruotsalaisen viittomakielen käyttäjiä on 300, joista kuuroja on noin 90. Se on lisäksi Unescon mukaan vakavasti uhanalainen kieli. (Kuurojen liitto. Viittomakielet ja viittomakieliset.)

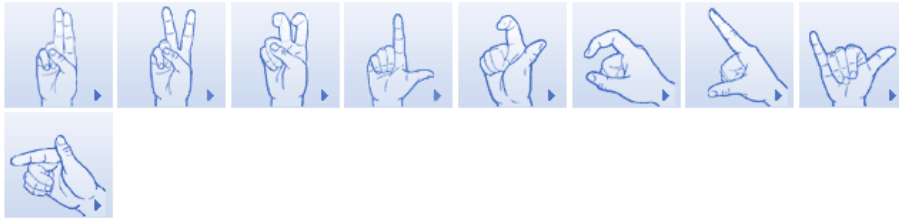
Viittomakieli on kieli, joka on kehittynyt kuurojen yhteisössä, suurimmaksi osin kuurojen kouluissa sekä kuurojen yhdistyksissä. Suomalainen viittomakieli on syntynyt 1800-luvulla ja sen juuret ovat Tukholman Manilla-koulussa Ruotsissa, jossa suomalainen kuuro, suomalaisen viittomakielen isä, Carl Oscar Malm oli saanut oppinsa. Hän toi myöhemmin viittomakielen Porvooseen, jossa oli ensimmäinen kuurojen koulu. Sieltä kieli lähti leviämään koko Suomeen. Suomalainen viittomakieli on ollut 1850-luvulla lähes identtinen kopio ruotsalaisesta viittomakielestä, mutta nykypäivänä viittomakielillä on samankaltaisuuksia enää vain 40 %. (Jantunen 2003, 19, 22–23.)

4.2 Suomalaisen viittomakielen peruspiirteet

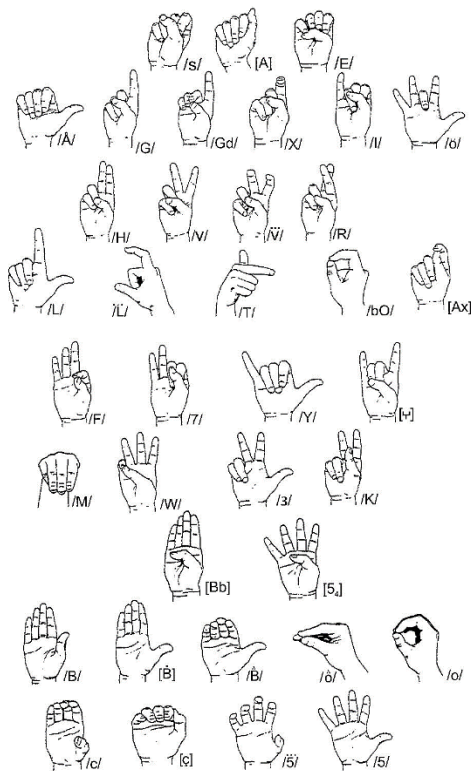
Viittomakielellä on visuaalinen rakenne, jonka peruspiirteitä ovat paikantaminen, ikonisuus ja simultaanisuus. Paikantaminen tarkoittaa viittojan ilmausta asioille, jotka eivät ole fyysisesti läsnä viittomatilassa. Ikonisuus tarkoittaa kuvanomaisuutta eli kielellinen ilmaus muistuttaa kohdetta johon viitataan, esimerkiksi jonkin esineen kuvailemisessa käytetään sen tarkkaa muotoa. Simultaanisuus tarkoittaa samanaikaisuutta eli viittomassa yhdistyvät käsimuoto, paikka ja liike yhtäaikaisesti. (Rissanen 1990, 15–16, 19–20.)

Viittomakielen sanasto eli leksikko koostuu viittomista (Rissanen 1990, 23). Viittomat rakentuvat pienemmistä yksiköistä, käsimuodosta, paikasta, liikkeestä, orientaatiosta sekä ei-manuaalisista elementeistä, jotka taas vastaavat puhuttujen kielten foneemeja. (Jantunen 2003, 27–28).

Käsimuoto on kämmenen ja erityisesti sormien muodostama kokonaisuus viittoman aikana (Savolainen 2000, 168; Jantunen 2003, 28). Käsimuotoja on 30 erilaista. Ne jaetaan ryhmiin sen mukaan, kuinka monta sormea on tuottamassa viittomaa. (KUVA 4. Käsimuodot.) Niitä ovat nollasormiset käsimuodot eli käsi on nyrkissä ja joissa yksikään sormi ei ulonnu kämmenestä, yksisormiset käsimuodot, joissa vain yksi sormi esiintyy viittoman aikana sekä monisormiset käsimuodot, joissa kaksi tai useampi sormi esiintyy. Käsimuotojen merkitsemiseen käytetään suomalaisia suuraakkosia, sillä sormiaakkoset osallistuvat useimmiten käytettäviin käsimuotoihin, näitä kutsutaan käsimuotokereemeiksi (KUVA 5. Käsimuotokereemit.). (Rissanen 1990, 49, 66–67, 88.)

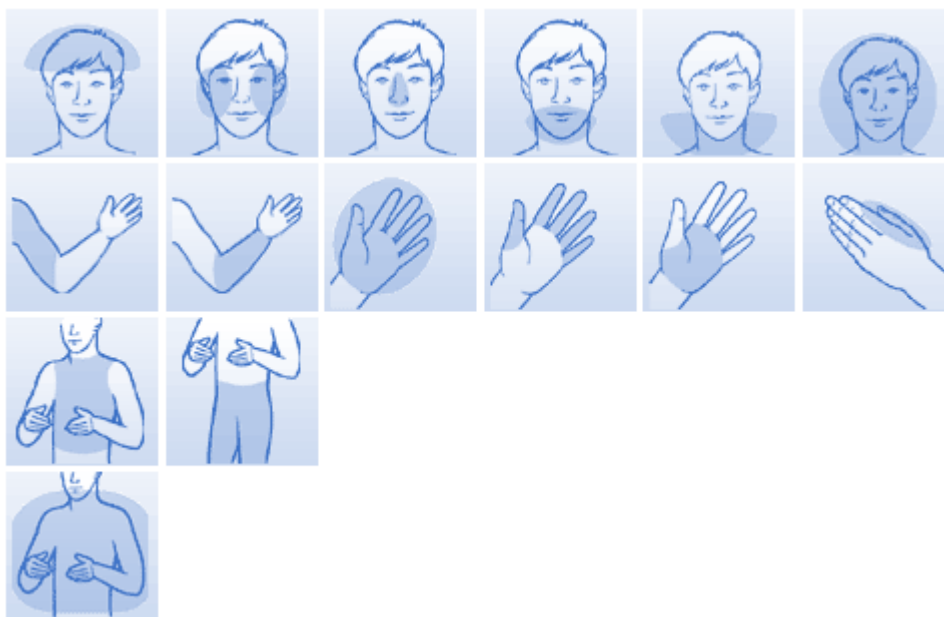
Kämmenkäsimuodot**Nyrkkikäsimuodot****Yksisorminen****Kaksisorminen****3-5 sorminen**

KUVA 4. Käsimuodot (Suvi. Suomen viittomakielten verkkosanakirja. Viittomakieli. Käsimuoto.)



KUVA 5: Käsimuotokereemit (Rissanen 1990, 68–69).

Paikka kuvaa sitä kohtaa viittojan edessä olevassa viittomatilassa tai viittojan keholla, jossa viittoma toteutuu (Rissanen 1990, 70; Jantunen 2003, 28). Näitä paikkoja on yhteensä viisitoista, KUVA 6. Viittomien paikat. Neutraaltila, alimmaisena kuvassa 6, on viittojan edessä pääläeltä vyötäisille oleva tila, jossa hän viittoaa ja tämä on yleisin paikka viittomien muodostamiselle ja tilan laajuus vaihtelee jokaisen viittojan mukaan. Neutraaltilan lisäksi paikat jaetaan kolmeen viittojan keholla olevaan osaan: Pää ja kasvot; ylimmäinen rivi kuvassa 6, vartalo; kolmas rivi kuvassa 6; sekä ei-dominoiva käsi, toinen rivi kuvassa 6. (Suvi. Suomen viittomakielten verkkosanakirja. Viittomakieli. Paikka.) Pää ja kasvot jaetaan vielä päälakeen, otsaan, ohimoon, silmiin, nenään, poskeen, korvaan, suuhun, leukaan sekä kaulaan. Vartalo puolestaan jakaantuu vielä hartioihin; joka on harvinainen, rintaan, vatsaan, vyötäröön; jossa vain muutamia viittomia sekä jalkoihin. Ei-dominoiva käsi jakaantuu olkavarteen; joka on myös harvinainen, kyynärvarteen, kyynärpäähän; johon viitotaan vain muutamia viittomia, kämmeen sekä kämmenselkään. (Rissanen 1990, 70–77.)



KUVA 6. Viittomien paikat (Suvi. Suomen viittomakielten verkkosanakirja. Viittomakieli. Paikka.)

Jokainen viittoma sisältää liikkeen (KUVA 7. Liikkeen merkitseminen.), joko varsinainen viittomaliike tai siirtymäliike ja ne tulisi erottaa. Liikkeiden kulku kolmiulotteisessa tilassa on joka suuntaista eli pysty-, sivu- ja syvyysuuntaista. Pystysuunnassa viittoma ohjautuu ylöspäin, alaspäin tai ylös- ja alaspäin. Sivusuunnassa liikkeet kulkevat tavalli-

simmin ei-dominoivasta dominoivaan päin, kun kyseessä on yksikätkäinen viittoma. Kaksisikätkäisissä viittomissa kädet voivat erottua toisistaan tai liikkua yhtäaikaista sivusuuntaan joko yhteen tai kahteen suuntaan. Syvyys suunnassa viittoma kulkee joko viittojaa kohti tai viittojasta poispäin tai molempiin suuntiin. Käden liikkeet voidaan lisäksi jakaa makro- ja mikroliikkeiksi. Makroliikkeet ovat olka- ja kyynärvarren liikkeisiin, ne ovat joko suoraa, ympyrä- tai kääntöliikkeitä. Mikroliikkeitä ovat puolestaan ranteen ja sormien liikkeet, ne ovat taivutuksia, avautuvia, sulkeutuvia tai väristeleviä liikkeitä. Viittomakielen liikkeitä on yhteensä eriteltynä 24. (Rissanen 1990, 77–82.)



KUVA 7. Liikkeen merkitseminen (Suvi. Suomen viittomakielten verkkosanakirja)

Jokaisessa viittomassa viittojan kädet on suhteessa viittojan vartaloon, tätä kutsutaan orientaatioksi. Tarkassa kuvauksessa on otettava huomioon kaksi asiaa, kämmenen suunta sekä mihin päin rystyset osoittavat. Toisin sanoen kämmen orientoituu joka suuntaan nivelien sallimissa rajoissa. (Rissanen 1990, 87.)

Ilmeet, suun artikuloivat liikkeet sekä silmien, pään tai koko vartalon liikkeet ovat ei-manuaalisia elementtejä, jotka kerrostuvat viittoman tai viitotun jakson päälle. Ne eivät esiinny yksinään. Nämä ei-manuaaliset elementit kuvaavat viittomakielen rakennetta, jolloin ne voivat täydentää tai kumota viitotun viestin. Esimerkiksi lause ”minä en syö” viitotaan SYÖDÄ MINÄ, mutta päänpudistuksella aiheutetaan negatiivinen lausemuoto. (Rissanen 1990, 101–102.)

Koska kaikille suomen kielen sanoille ei ole olemassa vastinetta viittomakielellä, tulee näitä tilanteita varten olla vaihtoehtoisia ratkaisuja. Näitä ovat esim. selittäminen tai aakkostaminen. Aakkostamisessa viittoja sormiaakkosia apuna käyttäen tuo näkyvään muotoon suomenkielisen sanan. (Roslöf & Veitonen 2006, 173)

4.3 Suomalaisen viittomakielen lauserakenne

Suomen kieliopissa käytetään usein sanajärjestystä, jossa ensin mainitaan tekijä, sitten teko ja viimeisenä vasta teon kohde (Malm & Östman 2000, 28). Viittomakielen lauserakenne on erilainen. Se ei ole ehdoton, mutta useimmiten se noudattaa järjestystä aika, paikka, kuka teki ja mitä teki. Poikkeuksia, jolloin voidaan poiketa sanajärjestyksestä, on tilanne, kun halutaan esimerkiksi korostaa jotakin asiaa. (Paunu 1983, 92, 114.) Lisäksi Malm ja Östman (2000, 28) kuvailevat miten muistiinmerkitty sähkösanomasuomi ei kerro sitä miten viittomakieliset rakentavat lauseensa kolmiulotteiseen tilaan sekä viittoman muotojen avulla.

Rissanen (2000, 149) kuvailee suomalaisen viittomakielen lauserakennetta kerrostuneiseksi eikä peräkkäiseksi kuten suomen kieli. Kerrostuneisuus tarkoittaa esimerkiksi sitä, että viitottu lause voi muuttua myönteiseksi, kielteiseksi tai kysyväksi viittojan samanaikaisella päännliikkeellä tai ilmeellä. Kerrostuneisuus voi tarkoittaa suomalaisessa viittomakielessä myös sitä, että yhdeltä viittomalta näytävä kokonaisuus onkin kokonainen lause, jolloin puhutaan polysynteettisistä ilmaisuista.

4.4 Rekisterit suomalaisessa viittomakielessä

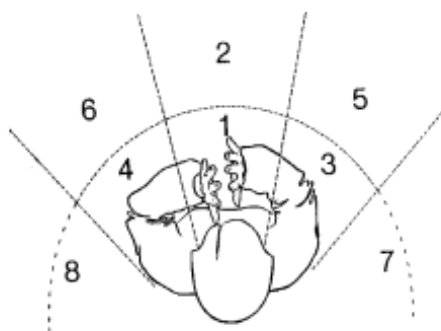
Laine kuvailee kielen mukautuvan tilanteen mukaan eli tilannesidonnaisesti. Viittomakielen kohdalla rekisteriä on tutkittu varsin vähän, joten ei ole selvää mitä tämä tarkoittaa, kuitenkin rekisteri voidaan jakaa karkeasti viralliseen ja epäviralliseen rekisteriin. Virallisessa rekisterissä on hyvin vähän ilmeitä ja eleitä, viittomat ovat yleiskielisiä ja sormitusta on enemmän kuin epävirallisessa rekisterissä. Lisäksi viittomistahti on rauhallista ja artikulaatio sekä paikantaminen on selkeää. Epävirallisessa rekisterissä asioita kuvaillaan enemmän ilmeillä ja eleillä, viittomat ovat arkityylisiä ja voidaan viittoa yksikäsitesti, myös viittominen tapahtuu usein neutraalitulassa ja viittomisvauhti on nopeampaa. (2006, 149–150.)

Kielenkäyttäjä valitsee tilanteeseen sopivan rekisterin. Luennoitsija ja juhlapuhuja viittovat eri tavoin, samoin kuin ystäviensä kanssa jutusteleva viittoja. Kielen muodot, joita on paljon, voivat vaihdella hyvinkin nopeasti, jopa keskustelun sisällä. Keskustelussa voidaan siirtyä yleiskielestä erikoiskieleen nopeastikin ja erikoiskielestä taas rentoon jutusteluun. (Virtanen 2009, 11.)

Viittomakielen yleiskielisyyteen kuuluu arkityylinen ja murteellisen viittominen karttaminen. Tätä suomalaisen viittomakieleen kehittyneeseen yleiskielen muotoa käytetään esim. YLEn viittomakielisissä uutisissa sekä erilaisissa viittomakielisissä tiedotteissa. (Hoyer 2010, 124.) Tämän opinnäytetyön tuotteena syntyneessä videossa käytetään tätä yleiskielellistä tyyliä, sillä kyse on tiedotetyyppisestä videosta.

4.5 Tilankäyttö suomalaisessa viittomakielessä

Rissanen on tehnyt karkean jaon viittomatilan kahdeksasta eri tilankäyttöpaikasta. Paikat ilmaistaan numeroilla 1-8 (KUVA 8. Tilankäytön paikat.) ja niihin voidaan liittää a tai y kirjain, mikäli viittoma tapahtuu alueen ala- tai yläosassa. Numerot on määritelty sen mukaan miten yleisiä viittoma-alueita ne ovat siten, että numero 1 on yleisin ja harvinaisimmat ovat 7 ja 8. Nämä alueet eivät ole tarkkarajaisia vaan ne elävät viittojan mukaan. Tilankäyttöä hyödynnetään viittomakielessä siten, että viittoja voi sijoittaa viittomatilaan haluamansa viittoman ja viitata tähän jatkossa etusormea osoittamalla, jolloin vastaanottaja tietää viittojan tarkoittavan juurikin tätä tiettyä asiaa, jonka on viitonut aiemmin tähän tilankäytön kohtaan. (Rissanen 1990, 17–18.)



KUVA 8. Tilankäytön paikat (Rissanen 1990, 18.)

5 TULKKAUS JA KÄÄNTÄMINEN

Käännös on läsnä jokapäiväisessä elämässämme, aamusta iltaan ja illasta aamuun. Aamupalaa, lounasta, päivällistä tai iltapalaa valmistaessa käytämme koneita, joiden ohjekirjat ovat käännettyjä tekstejä, päivän lehdestä luemme uutisia, joista osa on käännetty kansainvälisten uutistoimistojen artikkeleista. Ruokakaupassa luemme tuoteselosteita, joista osa on käännetty. Uutislähetysissä ja saippuasarjoissa on käännetty teksti, jotka me voimme lukea äidinkielellämme. (Teva 2007, 23–24.)

Kääntäminen, johon sisältyvät alakäsitteet kääntäminen ja tulkkaus, on kahden kielen ja kulttuurin välistä viestintää. Jotta voi kääntää tai tulkata jotakin, pitää hallita vähintään kaksi eri kieltä, joista toinen pitää ensin ymmärtää joko puhuttuna tai kirjoitettuna ja sen jälkeen sanoittaa se toiselle kielelle. Kääntämisen ja tulkkauksen tarve johtuu kahdesta eri syystä: joku haluaa tietää jotakin, mikä on ilmaistu vieraalla kielellä tai joku haluaa kertoa vieraskielisille kuulijoilleen asiansa. (Jänis 2007, 69.)

5.1 Tulkkaus

Tulkkaus on kahden puhutun tai viitotun kielen välistä viestien välittämistä erilaisissa tilanteissa ja tilaisuuksissa, kuten esimerkiksi kokouksissa, konferensseissa, viranomais-tapaamisissa. Tulkkaus voidaan jakaa kahteen eri tulkkaustapaan, konsekutiivitulkkaukseen sekä simultaanitulkkaukseen. (Tommola 2006, 128.)

Konsekutiivitulkkaus tarkoittaa sitä, että tulkki tulkaa käydyn puheenvuoron puhumista aikana. Puheenvuoron pituus saattaa vaihdella muutamasta sanasta jopa 10 minuutin puheenvuoroihin. Tämän vuoksi tätä tulkkausmenetelmää kutsutaan peräkkäistulkkaukseksi. Tulkki voi konsekutiivitulkkauksen aikana kirjoittaa myös muistiinpanoja, jotta hän voi välittää puheenvuoron sisällön oikein. (Hietanen 2007, 287.) Tätä tulkkausmuotoa ei juurikaan käytetä viittomakielen tulkkauksessa (Hynynen, Roslöf & Veitonen 2010, 48).

Samanaikaistulkkaus eli simultaanitulkkaus on viittomakielentulkkauksessa lähes aina käytössä (Hynynen, Roslöf & Veitonen 2010, 48). Tämä tulkkausmuoto tarkoittaa sitä, että tulkki puhuu tai viittoo päällekkäin puhujan kanssa. Tämä tulkkausmuoto on suositua, sillä se säästää aikaa ja pitää viestinnän ehjänä, koska kaikki ovat kiinni samaan aikaan samassa asiassa (Hietanen 2007, 286–287).

Kuten Roslöf ja Veitonen (2006, 165) tuovat esille, viittomakielen tulkkaus voidaan toteuttaa kahdella eri tavalla, kun käytetään simultaanitulkkausta. Suorassa tulkkauksessa tulkki tietää vain aiheen ja on voinut tätä kautta valmistautua tulkkaustilanteeseen. Valmistellussa tulkkauksessa tulkki on voinut perehtyä materiaaliin syvällisesti ja luoda jo jonkinlaisia valmiita tulkkausmalleja, joita toteuttaa simultaanisti itse tulkkaustilanteessa.

5.2 Kääntäminen

Hytönen ja Rissanen (2006, 21) määrittelevät tekstissään viittomakielen kääntämisen olevan äänellistä ja/tai visuaalista kanavaa käyttävää tuotosta, jonka kielinä käytetään viittomakieltä ja puhuttua tai kirjoitettua kieltä. He haluavat myös korostaa, että erona valmisteltuun tulkkaukseen kääntämisessä ovat ajan käytön ja tuotoksen pysyvyyden osalla, sillä valmisteltu tulkkaus on tässä ja nyt, ainutkertainen tilanne. Kääntäminen taas on pitkä prosessi ja tuotos jää johonkin muotoon pysyväksi.

Tätä samaa ajatusta tuo myös esille omassa teoksessaan Hynynen ym. (2010, 48–49), sillä he avaavat kääntämisen edellä kuvatun lisäksi myös siinä, että määritelmiä, teorioita ja koulukuntia on lukuisia ja ne riippuvat siitä mitä kukakin haluaa painottaa. Kääntäminen on pitkäkestoinen prosessi ja siihen paneudutaan enemmän kuin tulkatessa. Kääntäjät usein tekevät käännöksiä oman äidinkiellensä suuntaan, jolloin se toimii kohdekielenä. Käännetty tuotos on huoliteltu ja pitkälle hiottu tuote.

5.3 Yleisimmät suomalaisen viittomakielen käännösmallit

Suomalaisen viittomakielen kääntämiseen käytetään yleisimmin kolmea eri käännösmallia. Ne ovat mentaalinen käännösmalli, jossa käännöstä tehdään ajatuksen tasolla, typologis-kontrastiivinen käännösmalli, jolla voidaan tehdä tulkkaustyö näkyväksi sekä semanttinen käännösmalli, jossa tuotetaan merkitys toisella tapaa näkyväksi. (Roslöf & Veitonen, 2006, s.115–117.)

Mentaalisessa mallissa ajatustyö tulevasta käännöksestä tehdään ajatuksen tasolla, jonka jälkeen käännöstä työstitään analysoimalla ja muokkaamalla kohdekielisemmäksi luonnokseksi. Luonnosta tutkitaan yhdessä toisen kohdekieltä taitavan kanssa ja mietitään parannuskeinoja, jolla saadaan tulke vielä kohdekielisemmäksi. Tulkkeeseen lisätään paikannuksia, osoituksia sekä ilmeitä, jotta teksti alkaa elämään viittomakielen tavoin. Tätä vaihetta voidaan joutua toistamaan lukuisia kertoja, mutta paras mahdollinen lopputulos saadaan, kun toistoja on tehty mahdollisimman paljon käännösvaiheessa. (Roslöf & Veitonen, 2006, s.115–116.)

Terhi Rissasen (2006, 116–117,121) kehittämän typologis-kontrastiivisen kuvausmallin tarkoituksena on löytää keino dokumentoida ja kuvata käännösprojektissa tehty suuri työmäärä. Tämä menetelmä on kehitetty viittomakielentulkkien opinnäytetöitä varten, jolloin saadaan näkyväksi se suuri työ, minkä opiskelijat tekevät opinnäytetyön käännöksissä tai tulkkauksissa. Tätä tulkkausmallia käytetään tällä hetkellä vain yhteen suuntaan, suomen kielestä suomalaiseen viittomakieleen, joten ei voida tietää toimisiko se myös toiseen suuntaan. Tässä mallissa lähtöteksti kirjoitetaan uudelleen suurin aakkosin ja sen jälkeen verbit siirretään lauseiden loppuun, kuten viittomakielen viittomajärjestyksessä. Sen jälkeen sanat muutetaan perusmuotoonsa eli glossataan ja siirretään kysymys- ja kieltosanat lauseiden loppuun. Lopuksi tehdään poistot, joita ei suomalaisessa viittomakieleessä viitota, esim. olla-verbit sekä ja-konjunktiot. Viimeisessä vaiheessa tehdään varsinainen käännöstyö, jolloin mietitään kohdekieli ja kulttuuri sekä tehdään viittomakielelle tyypillisiä lisäyksiä, poistoja sekä selityksiä.

Glossaus tarkoittaa suuraakkosin kirjoitettua perusmuotoista sanaa, joka viittaa aina tiettyyn viittomaan. Mikäli suuraakkossanan perässä on merkintä ”xx” tarkoittaa se sitä, että viittoma toistetaan. Jos taas suuraakkossanan perään on merkitty numero, se osoit-

taa eri viittoma-alueet (Savolainen 2009, 181–182), jotka ovat esitelty KUVASSA 8 Tilankäytön paikat.

Käytän tässä opinnäytetyössä seuraakkosin kirjoitettua sanaa merkitsemään viittomia. Lisäksi viittoman perään on lisätty Suvin, suomen viittomakielten verkkosanakirjan artikkelinumero. Mikäli viittoma ei löydy Suvista merkinä on -. Esimerkiksi VENE (196).

Semanttisessa käännösmallissa pyritään löytämään merkitys lähdetekstistä ja tuottaa sen merkitys näkyväksi toisella tapaa esim. ajatuskarttana tai piirroksena. Prosessin valmistuttua hylätään alkuperäinen lähde ja työskennellään vain uuden tuotoksen parissa, jotta siitä saadaan mahdollisimman oikeakielinen ja -kulttuurinen käännös. Viittomakielisen kääntäessä tekstiä hän kirjoittaa tekstin joko sanahahmoilla tai suomen kielen sanoilla, jolloin hänen on mahdollista viittoa koko lähde paremmin kuin alkuperäistekstistä. Semanttinen käännösmalli on nopeampi kuin muut edellä kuvatut käännösmallit ja toimii hyvin koevedos -tyylisiin käännöksiin. (Roslöf & Veitonen, 2006, 117–118.)

Kääntämisen ratkaisumallien osana ovat pragmaattiset adaptaatiot eli lisäykset, poistot, korvaukset sekä järjestyksen muutokset. Yleisimmin näistä käytetään lisäyksiä ja korvauksia. Tämä tarkoittaa sitä, että lähtötekstin kohdat, jotka tuottavat ongelmia ja joilla ei ole sopivaa ilmiäsumuotoa kohdekielellä, muokataan sopimaan uuteen kieliympäristöön. Nämä lisäykset, poistot, korvaukset ja muutokset auttavat kääntäjää tekemään adekvaattisen eli sisältövastaavan käännöksen. Syitä käyttää pragmaattisia adaptaatiota on useita, esimerkiksi ajan, paikan ja tekstifunktioiden erot, erot viestin vastaanottajan taustatiedoissa sekä kulttuurierot tulo- ja lähtökielellä. (Vehmas-Lehto 2002, 100–101.)

Valitsin tämän työn käännösmalliksi mentaalisen mallin, joka on itselleni ominaisin tapa toimia sekä sopi mielestäni tähän parhaiten. Kuten Roslöf & Veitonen (2006, 115–116) kuvaavat tämän mallin sopivan esim. satujen tai ohjeiden tulkkaukseen. Koska opinnäytetyöni on turvallisuusohjeen kääntäminen ja tuottaminen suomalaiselle viittomakielelle, niin tämä malli sopii silloin parhaiten käytettäväksi.

6 TEKSTISTÄ VIITTOMAKIELISEKSI VIDEOKSI

Tässä luvussa käsittelen opinnäytetyön produktin eli videon tekemisen eri vaiheita ja niitä seikkoja, joiden seurauksena opinnäytetyön tuotoksesta valmistui lopullinen tuote. Sekä ongelmista, joita kohtasin opinnäytetyöprosessin aikana.

6.1 Viittomakielisen verkkotekstin määritelmä

Vivolin-Karén (2010) on pro gradu -tutkielmassaan tuonut esille, miten tärkeää on tuottaa ymmärrettävä viittomakieltä verkkoteksteihin. Tutustuin tähän tutkielmaan vasta oman työni ollessa loppusuoralla, niin sain siitä vielä lisää vinkkejä oman produktini tuottamiseen.

Viimeisen 20 vuoden aikana verkosta viittomakielellä löytyvän informaation määrä on lisääntynyt huimasti ja se on tullut kaikkien saataville, kun YLE on alkanut tuottamaan päivittäiset uutislähetykset viittomakielellä sekä Viikko viitottuna -ohjelman, jossa on viikon tärkeimmät asiat tiivistettynä viittomakielellä. Nämä ohjelmat ovat löydettävissä myös jälkikäteen YLEn verkkosivuilta. Näiden lisäksi myös julkishallinnon toimijat ovat tuoneet tietoa omasta hallinnonalastaan viittomakielellä, jotka löytyvät kootusti yhdestä osoitteesta. Myös Kuurojen Liitto tuottaa omia viittomakielisiä ohjelmiaan verkkoon, Viittomakieliseen kirjastoon. (Vivolin-Karén 2010, 5–6.) Edellä mainittu julkishallinnon toimijoiden kokoomasivusto ei ollut tätä työtä tehdessä toiminnassa.

Perinteisiä kirjoitettuja tekstejä kuvataan lineaarisina, jolloin niiden lukeminen usein pitää aloittaa alusta ja edetä järjestelmällisesti eteenpäin, mutta verkkotekstit ovat hyvin monihaaraisia eivätkä näin ollen ole lineaarisia ja niiden lukeminen vaatiikin omanlaisensa lukutaidon. Viittomakielellä tuotetulla verkkotekstillä tarkoitetaan koko prosessia, jonka tuloksena on viittomakielinen tallenne eli videoklippi. Valmiin tallenteen tuottamiseen on olemassa kaksi eri mahdollisuutta: joko suora viittomakielinen tuotos tai kirjallisesta materiaalista käännetty ja kuvattu tuotos. (Vivolin-Karén 2010, 15–16.)

Tässä työssä käytän jäljempänä kuvattua tuottamismenetelmää, jossa ensin kootaan suomenkielinen materiaali, tässä opinnäytetyössä SOLAS -ohjeistuksen mukaiset 10 tärkeintä turvallisuusasia risteilyalukselle. Ne löytyvät liitteestä 2 (LIITE 2. Tärkeimmät turvallisuusasiat). Tämän jälkeen aloin työstämään viittomakielistä käännöstä, jonka vaiheita kuvaan tarkemmin myöhemmin kohdassa 6.4 Kielelliset haasteet. Kääntämistä ja viittomakielen käännösmalleja olen käsitellyt enemmän luvussa 5 Tulkkaus ja kääntäminen. Tämän jälkeen video kuvattiin aidossa ympäristössä m/s Silja Serenadella, joka on tarkemmin kuvattuna luvussa 6.4.2 Kuvauspäivä. Lopuksi tuotosta vielä hiottiin ja sen jälkeen valmis video julkaistiin YouTube-kanavalla.

6.2 Videon asiasisältö ja raja

Aluksi kuvaan prosessin, joka oli alkuperäinen opinnäytetyön idea eli tehdä viittomakielinen tiedote yhden laivan yleisistä asioista sekä turvallisuusasioista. Tässä vaiheessa ei vielä ollut selvää, missä tuleva video tullessiin julkaisemaan. Olisiko se laivayhtiön verkkosivut, erillinen applikaatio, laivan TV-monitorit vai jäisikö video hyödyntämättä. Mutta kuten jo aiemmin työssäni tuon ilmi, niin lopullisen opinnäytetyön videon sisältö muuttui ja lopullisen videon kuvaamisesta kerron tämän luvun loppupuolella.

Laivalta saadun kuulutusmateriaalin pohjalta loin yhden kattavamman, kokoavan kuulutuksen, jossa on tarkennettu ja selitetty kuulutuksessa hyvinkin lyhyesti käsiteltäviä asioita. Kun kirjallinen tuotos (LIITE 1. Kuulutuksista koottu tiivistelmä) oli valmis, aloin työstämään mielessäni sopivaa viittomakielistä käännöstä kuulutukselle.

Yhdestä kuulutuksesta viitottuna olisi tullut mielestäni liian pitkä, yli 7 minuuttia, joten jaoin kuulutuksen kahteen osaan, yleiseen tietoon sekä turvallisuutta koskeviin asioihin. Näin sain aikaan kaksi lyhyttä, noin kolmen minuutin viittomistuetta.

Kun olin mielessäni hionut kuulutukset mielestäni riittävän oikeaoppisiksi, nauhoitin kuulutukset ja esitin ne toiselle ohjaajalleni, viittomakieliselle, joka kommentoi tuotoksia ja mietimme yhdessä vielä parempia muotoja. Mietimme yhdessä ohjaajani kanssa, miten saisimme vielä viittomakielisempiä ratkaisuja, päädyimme siihen, että selvittäisin niitä sosiaalisen median kautta.

Esitin jo tässä vaiheessa, syksyllä 2016, kysymyksen erilaisista kieltoviittomista sekä pelastuslautan viittomavaihtoehtoista Facebookin ryhmässä ”Meidän kaunis, rakas viittomakielemme ja kulttuurimme!” ja sain muutamia vastauksia, miten kieltoviittoma sekä pelastuslautaviittoma tulisi viittoa viittomakielisten mielestä oikein. Heidänkin näkemyksensä erosivat toisistaan jonkin verran. Kielletty -sanasta sain neljä eri viittomisvaihtoehtoa, joista jokaista saattaa käyttää kaikissakin tilanteissa, mutta erään toisen kommentoijan mielestä taas tässä yhteydessä kiello-viittomanavoisi käyttää viittomaa (618), jossa etusormi nousee takaviistoon ylös. Tätä viittomaa kannatti myös kolme muutakin viittojaa. Kolmas kommentoija käyttäisi etusormen tai pikkurillin alaviistoon liikkuvaa viittomaa enemmänkin ei saa-tyylisiin lauseisiin. Pelastuslauttaan sain vain yhden vastauksen, jossa kommentoija ajatteli, että käyttäisi vain PELASTUS (-) +VENE (196) -viittomaa.

Kotimaisten kielten keskuksen viittomakielten lautakunnan julkaisussa Laatussa viittomakielelle kääntämiseen (2015, 11–12) kehottaa miettimään tekstin sidosteisuutta eli koheesiota. Mietimme viittomakielisen ohjaajani kanssa tekstin sidosteisuutta, lopulliseen tuotokseen, jotta saisin lopputuloksesta mahdollisimman sidosteisen.

Loppukeväästä 2017 sain mahdollisuuden osallistua Mutual Trust-projektin koulutuspäivään Meriturvassa, jossa oli mukana myös viittomakielisiä, muttei kuuroja asiakkaita. Heidän kanssaan keskustelin kuulutusten tärkeydestä ja muusta olennaisesta sisällöstä. Sain heiltä myös vinkkejä siitä, mitä asioita näissä tulisi olla viitottuna. Näiden keskustelujen jälkeen sain idean jättää yleismaailmalliset kuulutukset esim. laivan kauppohen aukioloajoista pois tästä ja panostetaan vain turvallisuusasioihin.

Nämä yleisimmät ja tärkeimmät kymmenen turvallisuusasiaa, jotka jokaisen matkustajan olisi hyvä tietää keräsin SOLAS-oppaan pohjalta (International Maritime Organization 2014). Lisäksi tarkistin, että nämä samat tiedot löytyvät kaikkien tai lähes kaikkien eri laivayhtiöiden verkkosivuilta. Tätä käsittelen tätä tarkemmin alaluvussa 3.2 Itämeren risteilyalusten turvallisuus. Näistä asioista keräsin liitteen 2 mukaiset tiedot, joista aloin työstämään viittomakielistä tuotostani.

Kun lista tärkeimmistä asioista oli saatu valmiiksi, aloin työstää videota, jota katsoin ja arvioin itse sekä kuvasin uudelleen sitä useaan otteeseen, kunnes itse olin tyytyväinen tuotokseen. Tämän jälkeen esittelin videon viittomakieliselle opinnäytetyönohjaajalleni, jolta sain vielä vinkkejä, kuinka parantaa videotani. Parantelun jälkeen viitoitin ja editoin videon, joka oli jo lähellä lopullista videota ja tämän jälkeen vielä hioimme viittomiston yhdessä opinnäytetyönohjaajani kanssa sen lopulliseen muotoonsa. Kun video oli valmis, tein videosta glossit, jotka löytyvät liitteestä 3. (LIITE 3. Glossit tärkeimpiin turvallisuusasioihin).

6.3 Viittomavalintojen tekeminen

Mietimme yhdessä viittomakielisen ohjaajani kanssa erilaisia viittomavaihtoehtoja muutamisiin kohtiin. Tämän jälkeen vielä kyselin viittomakielisessä Facebook-ryhmässä näistä viittomista. Kysyin myös muutamilta kuuroilta tuttavilta sekä viittomakielen tulkeilta heidän ideoitaan viittomiin.

Koska pelastuslautalle ei selkeää viittomaa löytynyt mistään sanakirjasta, päädyin viittomaan sen, joka sai eniten kannatusta kuurojen yhteisössä ja tätä mieltä oli myös kuuro viittomaopettaja. Tämä viittoma on PELASTUS (-) + avonaisempi VENE (196), joka suuntautuu alaspäin ja huuliona on lautta.

KIELLETTY (618) -viittomaan päädyimme viittomakielisen ohjaajani kanssa, koska se kuvaa kaikkein vahvimmin sitä, että jonkin asian tekeminen on kiellettyä, vaikkei tämä Facebook-ryhmässä laajaa kannatusta saanutkaan. Ohjaajani lisäksi tätä viittomaa suosittelee myös muutama kuuroista tuttavistani sekä kuuro viittomaopettaja.

HYTTI (-) -viittomaa ei suoraan löydy myöskään sanakirjasta ja tästä näin käytettävän myös muutamia eri variaatioita. Osa käytti pelkkää HUONE (343) -viittomaa ja osa käytti pelkästään ASUA (-) -viittomaa. Päädyimme ohjaajani kanssa yhdistämään nämä, jolloin tulisi selkeästi ilmaistua se, että kyseessä on hytti. Samaa viittomaa TILA (343), mutta suurempana, käytin myös kuvaamaan eri tiloja, jotka tarkistetaan hätätilanteissa.

6.4 Kielelliset haasteet

Ensimmäisen, kahteen osaan jaetun, videon jälkeen oli haasteena saada työstä enemmän viittomakielinen, sillä versio oli varsin vahvasti suomen kielen mukainen. Viittomakielisen ohjaajani kanssa mietimme näitä lausetasolla, jotta saisimme niistä enemmän vielä viittomakielisiä.

Mutta koska videoni materiaali vielä muuttui matkanvarrella, tässä vaiheessa mietittyjä asioita ei oikein voinut enää käyttää hyödyksi, mutta toki ne olivat taustalla hyvänä vinkkinä, kuinka lopullinen tuotos tehtäisiin.

Kun olin videoinut ensimmäisen version ohjeistuksesta pohdimme yhdessä viittomakielisen ohjaajani kanssa tämän videon kielellistä muotoa. Ohjeet olivat luettelomaiset sekä suomen kielen mukaisiakin osin. Osa lauseista oli käännetty sana sanalta suomesta viittomakieleen, tekemättä viittomakielisiä lisäyksiä. Hioimme yhdessä näitä vähän enemmän viittomakieliseksi, jonka jälkeen tein taas uuden version. Tässä oli suuriakin viittomavirheitä, esim. hätätilanne oli kääntynyt KIIRE (416) + TILANNE (-) -muotoon. Lisäksi viittomisen rytmi oli virheellinen ja viittomat vain tuotettiin peräkkäin ilman tarkempaa rytmitystä.

Tämän uuden version kuvasin ja katsoin itse ja sen jälkeen mietin parannuksia, jonka jälkeen vasta kuvasin sen uudelleen ja toimitin ohjaajilleni. Molemmat ohjaajat olivat tästä videosta jo tyytyväisempiä, toki siinäkin oli vielä virheitä, joita hiottiin yhdessä paremmiksi. Tässäkin oli vielä viittomavirheitä, esim. viittoma KOKOONTUA (-) oli lähellä viittomaa TAKAMUS (1089), sillä käsien orientaatio oli enemmän suoraan katsojaan kuin ylöspäin.

Kolmanteen versioon sain jo enemmän viittomakielisyyttä osoitusten ja lisäysten avulla. Olin itse jo editointivaiheessa huomannut, että tässä versiossa KOKOONTUA (-) -viittomassa oli pikkusormet ylöspäin eikä viittoman mukaisesti rivissä muiden sormien kanssa. Myöskin yhdessä viittomakielisen ohjaajani kanssa mietimme mikä olisi paras viittomajärjestys kohtaukseen, jossa kerrotaan, että kokoontumisasemalla jaetaan pelastusliivit ja työntekijät ohjaavat tarvittaessa pelastusasemalle. Tätä hioimme ohjaajani kanssa viittomalla ja kirjoittamalla glosseina taululle viittomajärjestystä. Tästä siirsin ne

omiin käsiini ja viitoin vielä kerran videolle ne ennen lopullista videointia. Kuuleva ohjaajani antoi tähän viimeiseen vaiheeseen, juuri ennen livekuvauksia, vielä vinkkejä ja lisäyksiä.

6.5 Videon tekeminen

Alusta asti oli selvää, että opinnäytteen tuotteena eli produktina tulisi olemaan video. Lopullisessa videossa on suomalaisella viittomakielellä kerrottu laivan turvallisuusasioista. Myös lopullisen viittojan valintaa mietittiin, olisinko se minä, opinnäytetyön viittomakielinen ohjaaja vai joku täysin ulkopuolinen natiiviviittoja. Loppua kohden vahvistui ajatus siitä, että viittoisin videon itse, sillä alukset ovat itselleni tuttuja ja tiedän mitä niissä missäkin on, jolloin viittomisen visualisointi ja paikantaminen on helpompaa.

Kotimaisten kielten keskuksen viittomakielten lautakunta (2015) on määritellyt hyvän videon tuottamiseen liittyviä asioita, joita tässäkin työssä on noudatettu. Videon toteutuksessa on kiinnitettävä huomiota kuvan rajaukseen, jossa alaosasta sopiva raja tulisi olla viittojan vyötärön alapuolella eivätkä kädet saa jäädä ulkopuolelle tai mahdollisen tekstin alle. Viittojan pitää muistaa myös oman käsialansa laajuus, etteivät kädet mene kuvaruudun ulkopuolelle. Myös videon sopivasta pituudesta on maininta ja sen sanotaan olevan kaksi minuuttia, sillä jo kolmen minuutin pituinen video jätetään usein kesken.

6.5.1 Videon teon esivalmistelut

Ensin tein suunnitelman siitä, mitä asioita haluan videossa kuvattavan. Kun lopullisen versio kuvauspäivä tuli lähemmäksi, tein vielä tarkemman kohtausluettelon missä järjestyksessä ja mitä asioita haluan kuvassa näkyvän ja millaisia lisäkuvia liittäisin videoon (LIITE 4. Kohtausluettelo).

Alkuun kuvasin kaikki kohtaukset yhtenä pitkänä videona ilman aitoa taustaa ja ilman havainnollistavia kuvia. Tähän sain vielä ohjaajiltani arvioinnin ja kehittämis- ja muu-

tosehdotukset, joita olen kuvannut edellä. Vielä ennen lopullista kuvaamista aidossa ympäristössä, kuvasin ja editoin videosta vielä yhden raakaversion, jotta saisin koke-
musta editointiohjelman, Windows Movie Makerin, käytöstä ja työn jäljestä.

6.5.2 Kuvauspäivä

Koska kuvaus tapahtui laivalla, videon luonnollisessa ympäristössä matkustin kuvaus-
päivänä Helsinkiin, jossa Tallink Siljan m/s Silja Serenade seisoo satamassa koko päi-
vän. Tästä ei aiheutunut itselleni risteilykustannuksia lainkaan. Alkuperäinen yhteistyö-
laivani m/s Baltic Princess oli telakalla Puolassa, enkä näin päässyt käyttämään sitä ku-
vauksiin. Päiväksi valikoitui helmikuun alun perjantaipäivä.

Kuvausta varten käytin hieman meikkiä, jotta kasvonilmeet näkyisivät paremmin, sekä
kynsiini tein ranskalaisen manikyyrin, jotta nekin näyttäivät siistiltä videossani eikä veisi
liikaa huomiota. Kävin myös kampaajalla, jotta sain siistinnäköisen lopputuloksen ul-
konäkööni. Vaatteiksi valitsin tummansiniset housut sekä paidan, jonka alla on valkoi-
nen kauluspaita, kuten laivan työntekijöilläkin. Tämä vaatetus erottuu myöskin laivan
tilojen vaaleista taustoista hyvin ja antaa hyvän kontrastin käsille, jotta myös ne näkyvät
selkeästi. Tämä asustus myöskin lisää viittojan vakuuttavuutta.

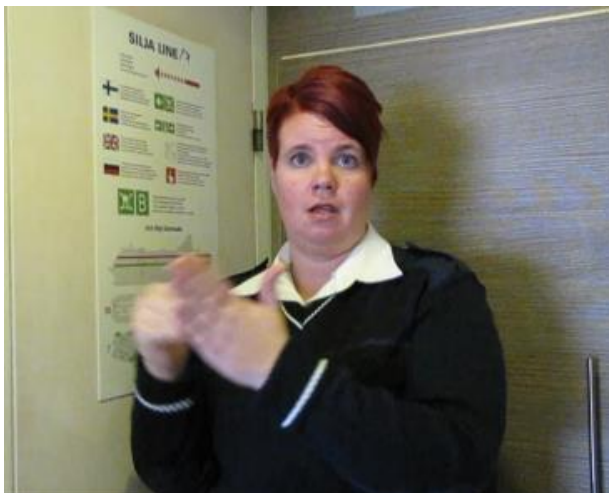
Kuvauspäivän aamuna sain kuulla, että avustajani oli sairastunut eikä näin ollen voinut
auttaa minua videoiden kuvauksessa. Joten koko videon kuvaaminen oli omalla vastuul-
la eikä ollut avustavaa henkilö, joka olisi esim. katsonut onko katseeni kameraan vai
kuten nytkin huomasin, se oli kameran sivuun.

Videon alku, kohtaous yksi, ja loppu, kohtaous kymmenen, ovat kuvattu laivan aulassa
(KUVA 9. Kuvankaappaus videosta alkukohtaukseen). Valitsin taustakuvaan myös au-
lan seinällä olevan ankkurin, jotta tiedettäisiin, että kyseessä on laiva. Halusin kohteli-
aasti toivottaa matkustajan tervetulleeksi laivaan, kuten kaikki muutkin risteilijät. Tä-
män jälkeen kerron, että video käsittelee laivan turvallisuusohjeita. Alkuperäisen suun-
nitelman mukaan nämä piti kuvata sisääntuloaulassa, mutta taustana tämä olisi ollut
karu kahvion kalteriseinineen, joten tein laivassa ollessani ratkaisun vaihtaa kuvaus-
paikkaa.



KUVA 9. Kuvankaappaus videosta alkukohtaukseen

Toisen kohtauksen olen viittonut hytin oven edessä, jossa näkyy, että oven sisäpuolelta löytyy kartta ja karttaan on merkitty selkeästi poistumistiet kokoontumisasemalle (KUVA 10. Kuvankaappaus videosta hytissä). Tämän jälkeen on lähikuva hytin ovesta olevasta opastetaulusta. Lähtötekstinä on: ”Hytin ovesta on kartta kahdesta hätäpoistumistiestä ja kokoontumisasemastasi”. Viittomakieliseen muotoonsa se tuli monen korjauksen jälkeen. **TÄMÄ HYTTI OMA-2 KOKOONTUMISASEMA B OS.7. MUUT HYTTI OMA-3xx KOKOONTUMISASEMA ERIxx SINÄ TARKISTAA OVI OS.7. KATSOA OS.7 OMA.** Näin ollen saadaan kerrottua kuuroille, että jokaisella hytillä on oma kokoontumisasemansa eikä se aina ole se sama kuin videon hytin. Käytän tässä videossa viittomakielelle harvinaista tilankäytön aluetta 7, sillä hytissä oli vaikeaa sijoittaa karttaa muualle, kuin selän taakse eli tilankäyttöalueille 7 tai 8. Alkuperäisessä suunnitelmassa oli tarkoitus kuvata tämä hytissä, jonka kokoontumisasema on A, mutta kuvauspäivänä nämä hytit olivat kaikki varattuja, joten jouduin vaihtamaan suunnitelman ja muuttamaan kokoontumisaseman B:ksi.



KUVA 10. Kuvankaappaus videosta hytissä

Kolmas kohtaus kuvattiin hyttikäytävässä, jossa kerrotaan, että käytävissä on heijastavat listat ja hätäuloskäynnin kyltit, jos laivan valot sammuvat hätätilanteessa. Tässä käytän osoittamiseen sekä ylä- että alatiloja, koska listat kulkevat lattian tasalla ja kyltit ovat katonrajassa (KUVA 11. Kuvankaappaus videolta käytävässä) Tässä jouduin myös tekemään töitä valaistuksen ja hytin ovien värien vuoksi. Ensimmäisessä käytävässä oli tummahkot ovet ja viittominen hukkui tähän taustaan, joten jouduin vaihtamaan vielä toiseen, vaaleampaan käytävään. Tämän jälkeen on vielä yleiskuva käytävästä, jossa näkyy nämä listat ja yläkyltit. Videolla valkotasapaino ei pysynyt kuvan mukana, kun kuvataan yläkylttiä, josta näkyvät vain vihreät reunat ja muu kuva menee mustaksi. Jos olisin valinnut videoklipin, joka on kokonaisuudessaan tummempi, olisi myös käytävässä näkyvät listat jääneet tummiksi eikä olisi erottunut videossa.



KUVA 11. Kuvankaappaus videosta käytävässä

Neljäs kohtaus kuvattiin hissiaulassa (KUVA 12. Kuvankaappaus videosta hissiaulassa), jossa taustalla näkyy hissi. Tämän kolmannen kohdan tarkoitus on selittää, että hätätilanteessa ei hissiä saa käyttää. Kokeilin laivassa muutamaa eri hissiaulaa, mutta tämä ”punainen hissiaula” valikoitui valaistuksen vuoksi parhaaksi otokseksi.



KUVA 12. Kuvankaappaus videosta hissiaulassa

Viides kohtaus kuvattiin kokoontumisasemalla. Aloitin päiväni kuvaamalla tämän osuuden ensimmäisenä, sillä laivaan tulohetkellä ei satanut lunta ja kokoontumisasema A on ulkona. Mutta kuten jo aiemmin kerroin, jouduin muuttamaan tämän A-aseman B:ksi ja näin ollen tämä osuus kuvattiin vielä uudemman kerran kokoontumisasemalla B. Alkuperäisen suunnitelman mukaan, tämän jälkeen piti olla kokoontumisaseman kyltti, mutta videossa näkyy tuo kokoontumisaseman kyltti hyvin selkeästi ja vielä sormella erikseen osoitan merkin (KUVA 13. Kuvankaappaus videosta kokoontumisasemalla) olevan juuri tämä kyltti. Siinä on vihreällä pohjalla ihmiset kokoontuneet yhteen.



KUVA 13. Kuvankaappaus videosta kokoontumisasemalla

Kuudes kohtaus kuvattiin myös kokoontumisasemalla A, jossa kerron, että matkustajan tulee odottaa lisäohjeita ja hänelle jaetaan pelastusliivit, jotka puetaan päälle ja odotetaan mitä tapahtuu seuraavaksi. Myöskin tässä kerrotaan, että henkilökunta opastaa kokoontumisasemalta pelastusveneisiin tai -lauttoihin. Tässä paikannan pelastusveneet ja -lautat oikealle puolen eli 3 tilankäytön alueeseen. Tämä kohtaus on kuvattu ensimmäisten kohtausten joukossa kokoontumisaseman A ollessa ulkona, jotta luonnonvaloa oli riittävästi.

Seitsemännen kohtauksen kuvasin pelastusaseman edustalla, koska tässä kerrotaan, että näitä on riittävästi kaikille. Tilankäytöllisesti tässä on suurin virheeni videossa, sillä olin aiemmassa kohtauksessa viittonut pelastusveneet ja -lautat 3-alueeseen ja tässä viitonkin ne 4-alueeseen, sillä ne olivat konkreettisesti vasemmalla puolellani (KUVA 14. Kuvankaappaus videosta), niin koin sen luontevimmaksi. Tämän virheen huomasin vasta editoidessani videota kotona, vaikka olin katsonut videot laivassa useaan kertaan läpi.



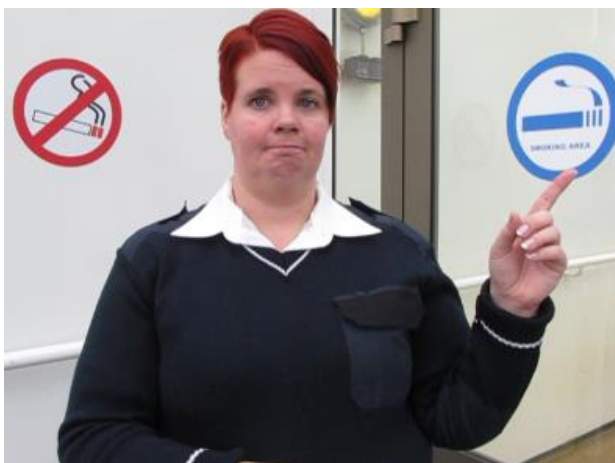
KUVA 14. Kuvankaappaus videosta

Kahdeksas kohtaus kuvattiin erään ravintolan edessä (KUVA 15. Kuvankaappaus videosta), sillä halusin taustalle vaihtelevuutta. Tässä kohtauksessa kerron, miten kaikki tilat tarkistetaan, ettei sinne jäisi ihmisiä hätätilanteessa, jolloin laiva evakuoidaan. Tämänkin osuuden kuvasin muutamissa eri paikoissa, mutta koska laiva seisoo satamassa, suurin osa paikoista on kiinni tai ainakin erittäin hämärä, jolloin ei voinut käyttää mitä tahansa paikkaa laivassa. Myös tässä valaistus jäi hieman haaleaksi, mutta mielestäni silti viittomisesta saa hyvin selvän.



KUVA 15. Kuvankaappaus videosta

Yhdeksännen kohtauksen kuvasin yläkannella, jossa toisella puolella on tupakointikielto-merkki ja toisella puolella tupakkapaikan merkki (KUVA 16. Kuvankaappaus videosta), näin ollen viestin merkitys vahvistuu visuaalisestikin. Alkuperäisessä suunnitelmassa tämän jälkeen piti vielä kuvata tuo tupakkapaikan merkki, mutta mielestäni se on niin selkeä videossakin, että jätin sen pois.



KUVA 16. Kuvankaappaus videosta

Viimeinen, kymmenes, kohtaus kuvattiin samassa ankkuriaulassa kuin tervetulotoivotus. Kohteliaisuussäännösten mukaisesti toivotan hyvää matkaa ja kiitän mielenkiinnosta. Tämä piti myös kuvata tuloaulassa, mutta koska aula oli ankea, päädyin valitsemaan muun paikan kuvaukselle.

Jälkikäteen kotona isolta ruudulta katsellessani videoklippejä huomasin, että katseeni on joissakin kohtauksissa kameran sivussa eikä suoraan kameran linssissä, vaikka tätäkin olin pieneltä näytöltä laivassa ollessani tarkkaillut. Koevedoksissa tätä oli usein, että katseeni ei kohdistunut suoraan kameraan vaan sen ylä- tai alapuolelle. Tämä hieman hankaloittaa tekstin ymmärtämistä, muttei tee siitä mahdotonta.

6.5.3 Videon viimeistely

Videoiden editointiin käytin ilmaisohjelma Windows Movie Makeria, joka oli jo ennestään itselleni tuttu ja toimii hyvin samankaltaisesti kuin moni muukin Microsoft-pohjainen ohjelma, joita olen käyttänyt paljon. Mielestäni tämä oli hyvä ja selkeä ohjelma käyttää ja siinä oli myös helppo editoida videoista äänet, esimerkiksi tuulen kohinan ja käytävässä työtään tehneiden hyttisiivoojien puheen, pois sekä tehdä eri kohtauksien vaihdosta miellyttävämpää kuin vain yhteen kytketyt videot ilman liukumia. Ainoana miinuksena tämän ohjelman käytössä oli se, että videon laatu hieman kärsi, koska editointiohjelmassa ei ollut mahdollisuutta käyttää HD-laatua.

Viimeistelyvaiheessa lisäsin videon alkuun tietoruudun, jossa esittelen työn aiheen ja jonka taustakuvana on m/s Baltic Princess. Loppuun lisäsin samaan taustakuvaan tietoruudun, jossa olivat tiedot opinnäytetyöstäni. Ohjaajani koki, että tämä taustakuva alku- ja loppukuvana toisi mieleen liikaa sen, että kyseessä olisi vain Tallink Siljalle tehty video, joten muutin vielä kuvan, jossa ei selkeästi näe minkä varustamon laiva on kyseessä.

Koska itse olin jo sokaistunut videolle, oli ensimmäisessä viimeistellyssä videossa yksi kohtaus, hissin käytöstä hätätilanteessa, jäänyt pois, vaikka sen mielestäni olin videoon liittänyt. Lisäksi ensimmäisestä versiosta puuttui Diakin logo, joka piti vielä lisätä siihen.

6.6 Valmis viittomakielinen video

Videossa on kuvattu kohtauksittain kymmenen tärkeintä turvallisuusasiaa (LIITE 2. Tärkeimmät turvallisuusasiat) aidoissa ympäristöissä vaihtelevin kuvakulmin, mikä tuo videoon vaihtelevuutta. Vaatetukseni mukailee laivatyöntekijän asua, jolloin se tuo myös vakuuttavuutta videoon.

Pääasiallisesti video noudattelee hyvän viittomakielisen verkkotekstin määritelmiä, jotka olen kuvannut alaluvussa 6.1 Viittomakielisen verkkotekstin määritelmä. Suurin ongelma ja ehkä ymmärrettävyyttä häiritsevin tekijä on muutamissa kohtauksissa katseeni, joka on kameran sivussa eikä suoraan linssissä.

Joitakin viittomia olisi voinut viittoa selkeämmin tai toisin. Ohjaajani nosti esille VARMA (63) -viittoman, jonka viiton ilman passiivista kättä videossani. Suvin eli Suomen viittomakielten sanakirjan mukaan tämä ilman passiivista kättä viitottu viittoma tarkoittaa mm. varma, varmasti ja jos mukana olisi passiivinen käsi, VARMA (84), tarkoitus olisi myöskin varma, varmasti, ensisijaisesti kuitenkin oikea, oikeanlainen, oikein.

Kohtauksessa viisi huulio on OMAxx (45) ERIxx (-) kohdassa omaoma erieri, vaikka samanmuotoisen lauseen olen viittonut kohtauksessa 2 ja näissä on huuliona oma eri. Tämä jälkimmäinen tapa, jossa huuliossa on vain kertaalleen viittomaa tarkoittava sana olisi ollut oikein.

Valmiissa videossa asiat ovat mielestäni jo paremmin sidostuneet toisiinsa verraten ensimmäisiin versioihin. Ainoa mikä katkaisee sidosteisuutta, on kohtausten kuusi ja seitsemän paikannusero. Kohtauksessa kuusi viiton pelastusveneet ja -lautat oikealla puolella ja kohtauksessa seitsemän viiton ne vasemmalla puolella, jossa ne ovat pelastus-
asemalla luonnollisessa ympäristössä, sillä nämä kohtaukset ovat viitottu eri aikaan.

Viittomisen rytmi on joissakin kohtauksissa hieman epätarkka ja viiton viittomat vain peräkkäin. Tähän olin jo aiemmin saanut ohjaajiltani palautetta, mutta en ollut osannut hyödyntää palautetta lopulliseen viittomiseeni.

Mikäli vielä olisi mahdollisuus viittoa tämä uudelleen, haluaisin sen tehdä, jotta saisin viestistäni vielä ymmärrettävämmän, koska edellä olevat asiat hankaloittavat hieman viittomisen ymmärtämistä.

Lopullisen videon pituus on 3min 41sek, mikä on Kotimaisten kielten keskuksen viittomakielen lautakunnan määrittelyn mukaan, hieman liian pitkä, mutta ajattelen, että muutamia sekunteja pidempi video on parempi, jotta asiat ovat selkeinä kokonaisuuksina ja kaikki haluttava on saatu kerrottua. Toivon, että siitä huolimatta video jaksetaan katsoa loppuun saakka.

Valmis video on saatavissa YouTubesta hakusanalla Risteilyaluksen turvallisuustietoa suomalaisella viittomakielellä. (LIITE 5. Videotallenne turvallisuusasioiden käännöksestä)

6.8 Opinnäytetyöni vaikuttavuus

Kankkusen ja Vehviläinen-Julkusen (2009, 176-177) mukaan eettisiä ratkaisuja tehdään koko projektin ajan, alkaen aiheen valinnasta, jolloin tekijän tulee miettiä työn vaikutuksia tutkittaviin sekä laajempiin konteksteihin. Projektin on oltava hyödyllinen, mutta hyöty ei välttämättä kohdistu tutkittavaan.

Jo ennen opinnäytetyön aloittamista kysyin sosiaalisen median erilaisissa viittomakielisissä ryhmissä viittomakielisten ajatuksia tällaisen tulkatun tuotteen tarpeellisuudesta ja sain paljon kannustuksia tehdä tämä työ. Työlle todella oli tarvetta, jotta viittomakieliset pääsisivät lähemmäksi valtaväestöä saavutettavuuden näkökulmasta.

Halusin opinnäytetyöni produktiin myös muiden kuin vain ohjaajieni mielipiteet, kyselin muutamilta viittomakielen taitoisilta ystäviltäni kielellistä oikeellisuutta kolmannesta videoversioistani ja mitä he ajattelevat työn tarpeellisuudesta. Vastaukseksi sain työn olevan erittäin tarpeellinen ja tuovan heitä lähemmäs valtaväestöä risteilymatkustuksessa. Kielelliseltä puolelta sain kahdenlaista palautetta. Toisissa sanottiin kielen olevan sujuvaa ja miellyttävää seurata sekä ymmärrettävää, mutta toisaalta taas kovin kapulakielimäistä. Näiden palautteiden perusteella vielä hieman hioin lopullista tuotostani.

Työ oli alun perin tarkoitus esittää Turun kuurojen yhdistyksellä ja Raision viittomakielisten tapahtumailla sekä julkaista YouTube-linkki erilaisissa viittomakielisten sosiaalisen median ryhmissä ja pyytää tulevilta asiakkailta palautetta työn tarpeellisuudesta, hyödyllisyydestä sekä käännöksen ymmärrettävyydestä. Mutta koska produkti ei saavuttanut julkisuutta sen tekovaiheen aikana, niin tätä tarpeellisuuden ja hyödyllisyyden arviointia ei tapahtunut.

Juuri ennen lopullisen opinnäytetyön valmistumista, pääsin esittelemään Mutual Trust -projektin kautta opinnäytetyötäni Finlandssvenska Teckenspråkigan jäsenille. Heiltä sain hyvää palautetta työn tärkeydestä ja selkeydestä sekä taustojen aitoudesta, mutta eräs jäsenistä kuitenkin koki, että videon pitäisi olla natiiviviittojan viittoma.

6.9 Ammatillisuuteni kehittyminen

Alkaessani tekemään opinnäytetyötäni minulla ei ollut kokemusta pitkäkestoisista prosesseista eikä myöskään ohjeiden viittomisesta ja näiden harjaantuminen oli tavoitteenani työtä tehdessä. Tämän videotuotokseni myötä olen saanut kokemusta ohjeiden viittomisesta sekä pitkäkestoisesta prosessista, joista on hyötyä itselleni tulevaisuudessa.

Tämän työn aikana oma ammatillisuuteni kasvoi, sillä sain kokemusta viittomakielisen videon tekemisestä. Sain myös hieman tunnettavuutta tulevien asiakkaideni parissa, sillä sain heiltä jo tämän työn alkuvaiheessa myönteistä palautetta. Myöskin työn tekemisen aikana olen saanut itselleni näkyvyyttä ja nimeäni tutuksi tulevien asiakkaideni parissa kyselemällä heiltä vinkkejä parhaan lopputuloksen saavuttamiseksi. Lisäksi tämä saattaa tuottaa lisäarvoa tutkinnolleni, sillä entuudestaan minulla on hyvät kontaktit eri laivavarustamoihin ja tämän työn tehtyäni voin palvella laivavarustamoita mahdollisesti yksilöllisemmin myöhemmin tulkiksi valmistuttuani.

Aloitin opinnäytetyöni tekemisen jo vuonna 2015, jolloin olin vasta toisen vuoden aloitteleva viittoja. Työni edetessä olen huomannut, että olen kehittynyt myös viittojana aloittelevasta sujuvaksi viittojaksi, vaikken vielä lähelläkään natiiviviittojan tasoa olekaan viittomavalinnoissa tai viittomakielisissä lisäyksissä.

7 POHDINTA

Mielestäni sain tehtyä kattavan paketin risteilyalusten turvallisuudesta suomalaisella viittomakielellä, sillä sitä ei aiemmin ole ollut missään visuaalisessa muodossa. Alkuperäisen suunnitelman mukaan oli tarkoitus tehdä yhden aluksen kuulutuksista kaksi erillistä videota, mutta monen vaiheen jälkeen päädyin tähän yleisempään ohjeeseen koskien risteilyalusten turvallisuusasioita. Alkuperäinen suunnitelma ei siis toteutunut siinä muodossa kuin sen alkujaan piti toteutua.

Aihe muuttui jonkin verran matkan varrella monen sattuman ja ongelman kautta, jotka kasvattivat minua taas enemmän valmiiksi työelämään. Alkuunhan tästä piti tulla kaksiosainen video, joissa toisessa olisi käännös laivan kuulutuksista ja toisessa turvallisuusasioista. Lopullisessa tuotteessa on vain tärkeimpiä turvallisuusasioita risteilymatkustajalle, joita kaikkia ei pysty noudattamaan kaikissa risteilyaluksissa. Esimerkiksi kaikissa aluksissa ei ole heijastavia listoja lattiassa. Joten alkuperäisiin tavoitteisiin en päässyt, mutta lopullinen tuote on mielestäni onnistunut.

Yhtenä tavoitteenani oli parantaa myös viittomakielisten kuurojen saavutettavuutta sekä luoda turvallisempi matkustuskokemus. Koen onnistuneeni tässä tuotoksellani ja toivon, että siitä hyötyvät myös muut viittomakielen käyttäjät, sillä video on selkeä sekä visuaalinen ja sen varmasti myös esim. huonokuuloinen viittomakieltä käyttävä ihminen ymmärtäisi.

Tätä videota aion markkinoida sosiaalisen median kautta tuleville asiakkailleni, kun koko opinnäytetyöprosessi on valmis. Tällöin voin myös varmistaa, että video saavuttaa kohdeyleisönsä.

Jatkotuotosten tekeminen voisi olla selvittää tarkemmin eri laivojen turvallisuustiedot ja tehdä niistä yksilölliset ohjeet jokaiseen laivaan. Toinen vaikuttavampi aihe voisi olla kansainväliselle viittomiselle, suomenruotsalaiselle ja ruotsalaiselle viittomakielelle tai erilaisille AAC-menetelmille tuotettuja turvallisuustietoja. Näissä on ehkä itselleni valmistumisen jälkeen tulevaisuuden haaste sekä mahdolliseen lisäkoulutukseen valmis opinnäytetyön aihe.

Tästä opinnäytetyöstä kiinnostui myös Suomen Laivapäällystöliitto, jonka lehteen kirjoitin pienen artikkelin, jossa kerroin videostani. Artikkelin julkaistaan vasta kesäkuun lehdessä Suomen Merenkulku Finlands Sjöfart, niin suomeksi kuin ruotsiksikin. Artikkelin liitän YouTube-linkin valmiista tuotoksestani. Lehti on saatavissa osoitteessa <https://www.seacommand.fi/fi/lehti> kesäkuun loppupuolella ja sen ilmestymispäivä on 21.6.2018. Tätä kautta saan taas lisää näkyvyyttä työlleni ja omalle osaamiselleni.

Myös opinnäytetyöprosessin loppuvaiheilla sain kyselyn entiseltä työtoveriltani laivalta, jolle on tulossa syksyllä suuri ryhmä kuuroja, että olisinko mahdollisesti kiinnostunut toimimaan tässä tapahtumassa mukana ja mahdollisesti tekemään jotakin tiedotteita heidän työntekijöilleen tai matkustajaryhmälle. Olen luvannut tuottaa heille laivaan pienen esittelyn, siitä miten kuuroja asiakkaita kohdataan ja kuinka heidän kanssaan toimitaan. Matkustajaryhmälle en voi tuottaa materiaalia, sillä he ovat ruotsalaisia, enkä osaa ruotsalaista viittomakieltä.

LÄHTEET

Eckerö Line. Hyvä tietää. Matkaehdot. Turvallisuus. Saatavilla 31.12.2017

https://www.eckeroline.fi/webapp/wcs/stores/servlet/Content_10151_10001_-77?page=index.php%3Foption%3Dcom_content%26view%3Darticle%26id%3D11%26lang%3Dfi-FI&smi=135&menuid=135&storeId=10151#turvallisuus

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/24/EY, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2003, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY muuttamisesta. Euroopan unionin virallinen lehti 17.5.2003, L123/18-L123/21. Saatavilla 31.12.2017

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A32003L0024>

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1177/2010, annettu 24 päivänä marraskuuta 2010, matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta. Euroopan unionin virallinen lehti 17.12.2010, L334/1-L334/16. Strasbourg. Saatavilla

31.12.2017 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=OJ:L:2010:334:TOC>

Finnair (2018). Facebook-sivusto. Saatavilla 15.3.2018

<https://www.facebook.com/finnairsuomi/videos/1576021072435674/>

Finnlines. Hyvä tietää. Hyvä tietää ennen matkaa ja laivalla. Turvallisuus. Saatavilla 31.12.2017

<https://www.finnlines.com/fi/laivamatkat/hyva-tietaa/hyva-tietaa-ennen-matkaa-ja-laivalla#turvallisuus>

Hietanen, K. 2007. Tulkkausviestintä ammattina. Teoksessa R. Oittinen & P. Mäkinen (toim.) *Alussa oli käänös* (s.286–287). Tampere: Tampereen Yliopisto

Hoyer, K. (2010). Viittomakielten sanakirjatyö: kielen dokumentoinnin, kuvauksen ja standardisoinnin polttopisteessä. Teoksessa T. Jantunen (toim.) *Näkökulmia viittomaan ja viittomistoon* (s.124). Jyväskylä. Jyväskylän yliopisto.

Hynynen, H., Roslöf, R. & Veitonen, U. (2010). *Elämä käsillä. Viittomakielentulkin työnkuva*. (Diakonia-ammattikorkeakoulun julkaisuja A. Tutkimuksia 5.) Diakonia-ammattikorkeakoulu. Saatavilla 15.3.2018

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/141021/A_5_ISBN_9789524931014.pdf?sequence=4&isAllowed=y

- Hytönen, N. & Rissanen, T. (2006). Käsitteet haltuun. Teoksessa N. Hytönen & T. Rissanen (toim.) *Käden käänteessä* (s.21). Helsinki: Finn Lectura.
- Ihmisoikeuskeskus 2015. Vammaisten henkilöiden oikeuksien sopimuksen ratifiointi vietävä loppuun mahdollisimman nopeasti. Saatavilla 31.12.2017
<http://www.ihmisoikeuskeskus.fi/?x177247=1646166>
- International Maritime Organization (2014). *SOLAS: consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and its Protocol of 1988 : articles, annex and certificates*. Lontoo: International Maritime Organization.
- International Maritime Organization (2013). Related Documents. MSC.1/Circ.1446/Rev2. 8.August 2013. Recommended interim measures for passenger ship companies to enhance the safety of passenger ships. Saatavilla 13.1.2018
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/passengership/Documents/1446-Rev-2.pdf>
- Jantunen, T. (2003). *Johdatus suomalaisen viittomakielen rakenteeseen*. Helsinki: Finn Lectura.
- Judén, N. & Yli-Karro, N. (2012). *Matkustaja-alusten turvallisuusperehdytysvideon kehittäminen ja käytön tehostaminen*. (Opinnäytetyö. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu, merenkulun koulutusohjelma). Saatavilla 16.11.2015
<http://www.theseus.fi/handle/10024/49813>
- Jänis, M. (2007). Kääntämisen Laatu. Teoksessa R. Oittinen & P. Mäkinen (toim.) *Alussa oli käänös* (s.69). Tampere: Tampereen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print.
- Kankkunen, P. & Vehviläinen-Julkunen, K. (2009). *Tutkimus hoitotieteessä*. Helsinki: WSOYpro Oy.
- Karinharju, K. & Tupala, R. (2014). *Tietoa, taitoa ja tulosta. SAMK esteettömyys ja saavutettavuus 2013 -raportti*. (Satakunnan ammattikorkeakoulu, Pori. Sarja B, Raportit 5/2014.) Pori: Vida Design Oy.
- Kehitysvammaliitto. Kehitysvammaisuus. Saavutettavuus. Saatavilla 31.12.2017
<http://www.kehitysvammaliitto.fi/kehitysvammaisuus/saavutettavuus/>

Kotimaisten kielten keskuksen viittomakielten lautakunta (2015). Laatus viittomakielelle kääntämiseen. Saatavilla 31.12.2017

http://www.kuurojenliitto.fi/fi/artikkelit/laatus-viittomakielelle-kaantamiseen#.WkvZxvll_IU

Kuurojen Liitto (2010). Suomen viittomakielten kielipoliittinen ohjelma. Saatavilla 15.3.2018

http://scripta.kotus.fi/www/verkkajulkaisut/julk15/Viittomakielten_kielipoliittinen_ohjelma.pdf

Kuurojen Liitto. Viittomakielet ja viittomakieliset. Saatavilla 31.12.2017

<http://www.kuurojenliitto.fi/fi/viittomakielet/viittomakielet-ja-viittomakieliset>

Laine, J. (2006). Tulkkauksen tutkimus viittomakielen tulkin työn kehittäjänä. Teoksessa N. Hytönen & T. Rissanen (toim.) *Käden käänteessä* (s.149-150). Helsinki: Finn Lectura.

L 519/1977 Laki kehitysvammaisten erityishuollosta. Saatavilla 15.3.2018

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1977/19770519>

L 731/1999 Suomen perustuslaki. Saatavilla 31.12.2017

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990731>

L 423/2003 Kielilaki. Saatavilla 15.3.2018

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2003/20030423>

L 1686/2009 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä. Saatavilla 31.12.2017 <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20091686>

L 359/2015 Viittomakielilaki. Saatavilla 31.12.2017

<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2015/20150359>

Liikenne- ja viestintäministeriö (2007). *Matkustaja-alusliikenteen esteettömyys. Liikenne ja viestintäministeriön julkaisuja 33/2007*. Helsinki: Edita Publishing Oy.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2011). *Kohti esteetöntä tietoyhteiskuntaa. Toimenpideohjelma 2011-2015*. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmia ja strategioita 1/2011. Helsinki: Erweko Painotuote Oy.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2014). *Paina vihreää nappia! Asiointi- ja tiedonhakupalveluiden käytön esteitä erityisryhmien näkökulmasta*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 23/2014.

- Liikennevirasto 2017. Liikenneviraston tilastoja 3/2017. Ulkomaan meriliikennetilasto 2016. Saatavilla 10.3.2018
https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lti_2017-03_ulkomaan_meriliikennetilasto_2016_web.pdf
- Lindholm, M. (2003). *Kuurot matkailuyritysten asiakkaina*. (Opinnäytetyö, Diakonia-ammattikorkeakoulu, viittomakielen tulkin koulutusohjelma). Saatavilla 16.11.2015
http://kirjastot.diak.fi/files/diak_lib/Turku2003/LindholmMari03.pdf
- Malm, A. & Östman, J.-O. (2000). Viittomakieliset ja heidän kielensä. Teoksessa A. Malm (toim.) *Viittomakieliset Suomessa* (s.10, 28). Helsinki: Finn Lectura.
- Merenkululaitos (2006). *Merenkulun turvallisuuden hallinta*. Merenkululaitoksenjulkaisuja 6/2006. Helsinki: Merenkululaitos Oinonen, P. (2008). Kirjallinen kysymys 258/2008 vp. Saatavilla 31.12.2017
https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kysymys/Documents/kk_258+2008.pdf
- Mutual Trust. Ajankohtaista. Saatavilla 15.3.2018
<http://www.mutualtrust.fi/ajankohtaista.html>
- Mutual Trust. Projekti. Saatavilla 15.3.2018 <http://www.mutualtrust.fi/projekti.html>
- Mutual Trust. Viranomaisille. Raportit. Meriturva vammaisten ja varustamoiden Mutual Trust pelastuspäivä 26.4&18.5.2017. Saatavilla 15.3.2018
<http://www.mutualtrust.fi/viranomaisille/raportit/meriturva-vammaisten-ja-varustamoiden-mutual-trust-pelastuspaivat-26.4-18.5.2017.html>
- Mutual Trust. Yhteistyössä. Saatavilla 15.3.2018
<http://www.mutualtrust.fi/yhteistyossa.html>
- Ollikainen, V. (2012). *Matkustaja-alusten turvallisuus matkustajien näkökulmasta*. (Opinnäytetyö, Kymenlaakson ammattikorkeakoulu, merenkulun koulutusohjelma). Saatavilla 16.11.2015
<http://www.theseus.fi/handle/10024/45660>
- Paunu, J. (1983). *Viito elävästi 2*. Jyväskylä: Gummerus.
- Pesola, K. (2009). *Esteettömyysopas – mitä, miksi, miten*. Invalidiliiton julkaisuja O.39.,2009. Helsinki: Tyylipaino Oy.
- Rissanen, T. (1990). *Viittomakielen perusrakenne*. Helsingin yliopiston kielitieteen laitoksen julkaisuja 12. 2.painos. Helsinki: Yliopistopaino.
- Rauhamäki, L. (2004). *Finnairin matkustamoturvaohjeen käännös kansainväliselle viittomiselle*. (Opinnäytetyö, Diakonia-ammattikorkeakoulu, viittomakielen

- tulkin koulutusohjelma). Saatavilla 16.11.2015
<http://kirjastot.dia.fi/opinnayte?id=1237458>
- Rissanen, T. (2000). Suomalaisen viittomakielen lauseoppia. Teoksessa A. Malm (toim.) *Viittomakieliset Suomessa*. (s.149). Helsinki: Finn Lectura.
- Roslöf, R. & Veitonen, U. (2006). Suomalaisen viittomakielen kääntäminen ja käännösteoriat. Teoksessa N. Hytönen & T. Rissanen (toim.) *Käden käänteessä* (s.115–118, 121, 165, 173). Helsinki: Finn Lectura.
- Royal Caribbean. Kohteet. Pohjois-Eurooppa. Saatavilla 13.1.2018
<https://www.royalcaribbean.fi/#!/kohteet/kohteet/pohjois-eurooppa>
- Royal Caribbean. Käytännön tietoa. Turvatoimet laivalla. Saatavilla 31.12.2017
<https://www.royalcaribbean.fi/#!/kaytannon--tietoa/tarkeaa-tietoa/turvatoimet-laivalla>
- Saarinen, D. (26.8.2017). Hukkuuko kuurot, kun muut pelastuvat. Turun Sanomat, s.24.
- Savolainen, L. 2000. Viittoman rakenne. Teoksessa A. Malm (toim.) *Viittomakieliset Suomessa* (s.168, 181–182). Helsinki: Finn Lectura.
- Sjöblom, S. (2014). *VAMPO -seurantaraaportti II. Katsaus Suomen vammaispoliittisen ohjelman (VAMPO) 2010-2015 toimeenpanon tilanteeseen*. Tampere: Juvenes Print – Suomen Yliopistopaino Oy.
- Sosiaali- ja terveysministeriö (2010). *Vahva pohja osallisuudelle ja yhdenvertaisuudelle. Suomen vammaispoliittinen ohjelma VAMPO 2010-2015*. Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisuja 2010:4. Tampere: Yliopistopaino.
- SUVI. Suomen viittomakielten verkkosanakirja. Saatavilla 31.12.2017 [su-vi.viittomat.net/signsearch.php](http://vi.viittomat.net/signsearch.php)
- SUVI. Suomen viittomakielten verkkosanakirja. Artikkelin nro. Saatavilla 31.12.2017
suvi.viittomat.net/wordsearch.php
- Tallink Silja. Baltic Princess. Saatavilla 15.3.2018 <https://www.tallinksilja.fi/baltic-princess>
- Tallink Silja. Hyvä tietää. Laivalla. Turvallisuus. Turvallisuus laivalla ja autokannella. Saatavilla 31.12.2017 <https://www.tallinksilja.fi/turvallisuus-laivalla-ja-autokannella>
- Tallink Silja. Silja Serenade. Saatavilla 15.3.2018 <https://www.tallinksilja.fi/silja-serenade>
- Tallink Silja Oy. Tietoa yrityksestä Saatavilla 31.12.2017 <http://www.tallinksilja.com/fi/web/fi/tietoa-tallink-siljasta>

Tallink Silja Oy. Vastuullisuus. Saatavilla 30.12.2017

<http://www.tallinksilja.com/fi/web/fi/tietoa-tallink-siljasta#tabs-content-2>

Teva, T. (2007). Kääntäjä yhteiskunnan ytimessä. Teoksessa R. Oittinen & P. Mäkinen (toim.) *Alussa oli käänös* (s.23–24). Tampere: Tampereen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print.

Tommola, J. (2006). Tulkkaus kognitiivisesta näkökulmasta. Teoksessa N. Hytönen & T. Rissanen (toim.) *Käden käänneessä* (s.23). Helsinki: Finn Lectura

Trafi, Liikenteen turvallisuusvirasto. Turva-asiat ISPS ja ISM. Saatavilla 31.12.2017

http://www.trafi.fi/merenkulku/turva-asiat_isps_ja_ism

Trafi, Liikenteen turvallisuusvirasto. Vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeudet meri- ja sisävesiliikenteessä. Saatavilla 31.12.2017

http://www.trafi.fi/merenkulku/matkustajan_oikeudet/vammaisten_ja_liikuntarajoitteisten_matkustajien_oikeudet_laivaliikenteessa

Tuomala, V. (2010). *Merenkulun turvallisuus suomalaisissa kauppa-aluksissa*. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja C52. Turun yliopisto.

Vehmas-Lehto, I. (2002). *Kopiointia vai kommunikointia – johdatus käännösteoriaan*. Helsinki: Finn Lectura.

Viking Line. Konserni. Turvallisuus. Turvallisuus laivalla. Saatavilla 31.12.2017

<https://www.vikingline.com/fi/konserni/turvallisuus/turvallisuus-laivalla/>

Virtanen, H. (2009). *Selkokielen käsikirja*. Helsinki. Kehitysvammaliitto ry.

Vivolin-Karén, R. (2010). ”PIDÄTTEHÄN HUOLTA, ETTÄ SE ON YMMÄRRETTÄVÄÄ VIITTOMAKIELTÄ.” *Lukijan näkökulma viittomakielisiin verkkoteksteihin*. (Pro gradu -tutkielma, Jyväskylän yliopisto, Kielten laitos. Saatavilla 31.1.2018

<https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/26787/URN:NBN:fi:jyu-2011041410643.pdf;sequence=1>

Yle Areena. Yle Uutiset viittomakielellä. Vammaisten pelastamista merellä harjoiteltiin ensimmäistä kertaa 2017. Saatavilla 15.3.2018 <https://areena.yle.fi/1-4127253#>

LIITTEET

LIITE 1. Kuulutuksista koottu tiivistelmä

Hyvää iltaa hyvät naiset ja herrat, kapteeni miehistöineen toivottaa teidät tervetulleiksi m/s Baltic Princessille. Arvioitu saapumisaika Långnäsiin on klo 0.40 ja Tukholmaan klo 6.10 paikallista aikaa. Pyydämme teitä ystävällisesti tutustumaan hyteissä ja yleisissä tiloissa oleviin turvallisuusohjeisiin sekä opettelemaan lyhimmän reitin kokoontumisasemalle.

Autokansien ovet suljetaan puoli tuntia lähdön jälkeen ja avataan puoli tuntia ennen satamaan saapumista. Turvallisuussyistä oleskelu autokannella matkan aikana on kielletty.

Tupakointi laivalla on sallittu ainoastaan ulkokansilla 6 ja 10. Tupakointi hyteissä, hyttikäytävillä ja auloissa on ehdottomasti kielletty. Huomioikaa myös, että Tax-Freestä ostettujen ja maista tuotujen alkoholijuomien nauttiminen laivalla on kielletty.

Pyydämme, että ette jätä matkatavaroitanne missään vaiheessa valvomatta ja huolehditte siitä, että hyttinne ovi on lukossa.

Risteilyohjelma on saatavilla laivan neuvonnasta kannella 6. Huomioitthän että kaikki ajat risteilyohjelmassa on suomen aikoja.

Henkilökuntamme vastaa mielellään kysymyksiinne ja laivan neuvonta kannella 6 on avoinna ympäri vuorokauden.

Illallistarjoilu laivan ravintoloissa on alkanut ja aamiainen tarjoillaan alkaen klo 5.00 paikallista aikaa.

Sisääntulon yhteydessä otetut valokuvat ovat nyt myynnissä photoshopissa kannella 6, infotiskin vieressä. Tervetuloa!

Toivotamme teille oikein viihtyisää merimatkaa!

LIITE 2: Tärkeimmät turvallisuusasiat

Kymmenen tärkeintä turvallisuusasiaa risteilijällä

- * Hytin ovesta on kartta kahdesta hätäpoistumistiestä ja kokoontumisasemastasi
- * Käytävissä on hätävalaistus sekä itseheijastavat listat ovenkahvaan asti
- * Hissin käyttö hätätilanteessa on kielletty
- * Laivassa on useita kokoontumisasemia, jotka on merkitty aakkoskylteillä.
- * Henkilökunta opastaa toimimaan kokoontumisasemalla
- * Pelastusliivit jaetaan kokoontumisasemalla
- * Kokoontumisasemalta opastetaan pelastusasemalle
- * Pelastusliivejä, -veneitä/-aluksia pitää olla yli sallitun matkustajamäärän
- * Henkilökunta tarkistaa kaikki matkustajatilat
- * Tupakointi on sallittu vain merkityissä paikoissa

Lähde: SOLAS 2014

LIITE 3: Glossit tärkeimpiin turvallisuusasioihin

TERVETULOA LAIVA TURVALLISUUS OHJE //

TÄMÄ HYTTI OMA-2 KOKOONTUMISASEMA B os.7 / MUUT HYTTI_{xx} OMA_{xx}
KOKOONTUMISASEMA ERI_{xx} OVI OS.7 TARKISTAA SINÄ / TARKISTAA
OMA REITTIXX 2 ERI PIIRTÄÄ_{xx} KOKOONTUMISASEMA OS.2 //

HÄTÄTILANNE JOS VALO SAMMUA KÄYTÄVÄ SINÄ NÄHDÄ SYY / KÄY-
TÄVÄ OS.2A HEIJASTAA LISTA OVENKAHVA MYÖS OS.2Y KYLTTI OS.2Y //

HÄTÄTILANNE HISSI KÄYTTÖ KIELLETTY //

KOKOONTUMISASEMA MERKKI OS.7 MERKKI A B C D. / TÄMÄ B SAMA
OMA HYTTI OVI OS.1 A. / MUUT KOKOONTUMISASEMA_{xx} OMA_{xx} ERI _{xx} A
C D E....

KOKOONTUMISASEMA SINÄ ODOTTAA LISÄOHJE KUINKA TEHDÄ TYÖN-
TEKIJÄ JAKAA 3->4 PELASTUSLIIVIT / SINÄ PELASTUSLIIVIT PUKEA ODO-
TA // TYÖNTEKIJÄ OPASTAA SINUA OPASTAA 3->4 PELASTUSVENE TAI
PELASTUSLAUTTA //

PELASTUSLIIVI KAIKKI JOKAINEN SAA / PELASTUSVENE TAI PELASTUS-
LAUTTA ISTUA_{xx} KAIKKI TE RIITTÄÄ SYY / PELASTUSVENE TAI PELAS-
TUSLAUTTA ISTUMA_{xx} MÄÄRÄ LAIVA MAXIMI IHMINEN_{xx} MÄÄRÄ IS-
TUMA_{xx} MÄÄRÄ 2 ENEMMÄN

HÄTÄTILANNE TYÖNTEKIJÄ_{xx} TARKISTAA KAIKKI HYTTI_{xx} MYÖS KAIK-
KI TILA_{xx} RAVINTOLA KAUPPA SAUNA KAIKKI TARKISTAA. / TARKISTAA
VARMA KAIKKI TILA IHMINEN TYHJÄ //

LAIVA OS1. TUPAKKA KIELLETTY OS.7 TUPAKKA LUPA

MUKAVA RISTEILY // KIITOS

LIITE 4. Videon kohtausluettelo

Kohtaus 1: kuvataan tuloaulassa.

Tervetuloa laivaan toivotus sekä videon aihe.

Kohtaus 2: kuvataan hytissä (varmista valo)

Hytin kokoontumisasema ja reitti sinne.

Lisäys 1: kuvataan hytin pelastautumiskartta

Kohtaus 3: kuvataan hyttikäytävässä

Käytävillä on itseheijastavat listat ja hätävalot.

Lisäys 2: kuvataan hätätien merkit ja listat

Kohtaus 4: kuvataan hissiaulassa (varmista ettei hissin ovet heijasta)

Hissin käyttö kielletty.

Kohtaus 5: kuvataan kokoontumisasemalla

Mistä tunnistaa kokoontumisaseman ja onko se sama kuin oma.

Lisäys 3: kuvataan kokoontumisaseman kyltti

Kohtaus 6: kuvataan kokoontumisasemalla

Odota lisäohjeita, saat pelastusliivit ja puet ne päälle. Työntekijä opastaa pelastusasemille

Kohtaus 7: kuvataan kokoontumis- tai pelastusasemalla, säävaraus

Pelastusvälineitä on riittävästi.

Kohtaus 8: kuvataan aulatilassa (esim. ravintola-aulassa)

Kaikki tilat tarkistetaan.

Kohtaus 9: kuvataan tupakkapaikalla

Tupakointi on sallittu vain tupakkapaikalla.

Lisäys 4: kuvataan tupakointipaikan merkki

Kohtaus 10: Kuvataan aulassa

Mukavan risteilyn toivotus ja kiittäminen.

LIITE 5. Videotallenne turvallisuusasioiden käännöksestä

Suomalaisella viittomakielellä tuotettu video aluksen turvallisuusasioista on katsottavissa osoitteessa <https://youtu.be/jEWgIhEUoc8>